CENA 1 ZŁOTY

SKRZYDLATA POLSKA

ORGAN · KLUBOW · LOTNICZYCH
WYD. · LOPP · POWST. · Z · POŁĄCZENIA
MŁODEGO · LOTNIKA · I · PILOTA



NR 5 · 73 ·
LISTOPAD
1930

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne — Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego, wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa. Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego—Warszawa, Wiejska 3, tel. 515-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła miejscowe przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Długa 50, tel. 701-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Województwo.
Kielecki — Kapitulana 4.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Województwo.
Łódzki — Piotrkowska 67.
Nowogródzki — 3-go Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Wileński — Mickiewicza 7.
Wołyński — Łuck, Piłsudskiego 16.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Miejski w Poznaniu — Grobla 15.

Okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego — Sosnowiec, Dęblińska 11.

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz.-Wsch., pokój 20.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 2-ga w Poznaniu, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie. Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin. Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz. Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-31-49. Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25. Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa Puławska 4, tel. 8-22-98. Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88, Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — Łódź, Piotrkowska 67, — szkoła pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów. Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoły mechaników: Cywilne Szkoły Mechaników w Bydgoszczy i we Lwowie. Obie L. O. P. P.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — Warszawa, Nowowiejska 50. Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa. — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. Drziewiecki). Koło Lotnicze przy Stow. Techników — Warszawa, Czackiego 3, Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3 — posiada warsztat doświadczalny budowy awionetek. Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika — warsztat szybowcowy.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A. R. P. istnieje międzyministerjalny organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A. R. P. Komisja opracowuje program lotnictwa sportowego dzieli subwencje i czuwa nad ich racjonalnem zużyciem. Rada — opinjuje. Aerokluby Akademickie zrzeszone są pozatem w Związku Aeroklubów Akademickich.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.



Rada Klubów Afiljowanych oraz Związek Aeroklubów Akademickich — Warszawa, Chmielna 27—7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Aeroklub Akademicki w Warszawie (powst. w r. 1927) — Chmielna 27, tel. 654-75 i 8-10-01 (Lotnisko).

Aeroklub Akademicki w Krakowie (1928) — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Aeroklub Akademicki we Lwowie (1928) — Kaleczna 20a.

Aeroklub Akademicki w Poznaniu (1928) — Marcinkowskiego 24 (N.U.R.).

Aeroklub Akademicki w Wilnie (1929) — Mickiewicza 4, tel 7-63.

Lubelski Klub Lotniczy (1928) — Lublin, Powiatowa 1, tel. 1-78.

Śląski Klub Lotniczy (1928) — Katowice, lotnisko.

Stołeczny Klub Lotniczy (1929) — Warszawa, Wiejska 3.

Wielkopolski Klub Lotników — Poznań, Wały Zygmunta Augusta 15.

Łódzki Klub Lotniczy (1929) — Łódź, Piotrkowska 67 (L. O. P. P.).

Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów (1928) — Biała Podlaska, P. W. S.

Aeroklub Akademicki w Gdańsku (1928) — Langfuhr, Heeresanger 11.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Sp. Akc. „Samolot" — Poznań-Ławica.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

Sp. Akc. „Autoremont" — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo - samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, lotnisko — 8-08-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel. 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 32-22 i 25-45 (lotnisko).
Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).
Poznań — Wały Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotnisko).
Gdańsk—Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31.
Brno — lotnisko, tel. 42-66.
Bukareszt — Lascar Catargin 25, tel. 232-50 i 232-67.
Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.
Wiedeń — Tegetthoffstrasse 7, tel. R 21-0-84 i R. 48-5-60.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY
POŚWIĘCONY GŁOWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ
ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH
REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI
WYDAWCA: LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.** Zagranicą rocznie — 8 fr. szw., półrocznie 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., ¼ str. — 100 zł., ⅛ str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

SKRZYDLATA POLSKA JEST DALSZYM CIĄGIEM MŁODEGO LOTNIKA, KTÓRY PO WŁĄCZENIU DOŃ PILOTA PRZYBRAŁ OBECNY TYTUŁ Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU

SAMORZĄD w pow. WOŁOŻYŃSKIM.

Powiat Wołożyński został utworzony z części powiatu Oszmiańskiego w końcu 1920 roku i znajduje się w północno-zachodniej części Województwa Nowogródzkiego. Zajmuje obszar 308.138½ ha, z których 40% zajmują lasy, 31% ziemia orna, 5% pastwiska, 15% łąki, 70% nieużytki, 1½% ogrody warzywne i ½% sady. Na tej przestrzeni zamieszkuje około 100.000 ludności, przy gęstości zaludnienia 32 osoby na km.^{2}.

Według narodowości, ludność dzieli się na: polaków 68%, białorusinów 28%, żydów 3,6%, tatarów i innych narodowości 0,5%. Według wyznania: katolików 57%, prawosławnych 39%, wyznania mojżeszowego 3,6%, mahometańskiego i innych 0,4%. 90% ludności powiatu stanowią rolnicy.

Administracyjnie powiat podzielony jest na I gminę miejską i 11 gmin wiejskich.

Uprzemysłowienie powiatu jest bardzo słabe i ogranicza się tylko do przerobu wytworów rolniczych.

Samorząd powiatowy został powołany do życia dopiero w dniu 1.IV. 1923 r. Przypadło mu w udziale zaspokojenie ogromu potrzeb kulturalno - gospodarczych powiatu, celowo zaniedbywanych przez władze rosyjskie przez zgórą 100 lat.

Pierwszy okres istnienia Samorządu do 1926 r. ze względu na nieuregulowanie finansów komunalnych i stałą dewaluację pieniądza, oraz nieufność miejscowej ludności do Samorządu powiatowego, który za czasów zaborczych nie istniał, nie przedstawia się imponująco. Samorząd zmuszony był ograniczać się do zaspokojenia najbardziej palących kwestyj. To też Samorząd Powiatowy prowadził w tym okresie tylko szpital sejmikowy na 40 łóżek, schronisko na 40 dzieci, 3 ambulatorja lekarskie i 1 ambulatorjum weterynaryjne, oraz przeprowadzał remont dróg zniszczonych kompletnie podczas wojny światowej) przez środek powiatu przechodziła linja frontu).

Od 1927 roku działalność Samorządu Powiatowego znacznie się rozszerza. Samorząd Powiatowy oprócz dotychczasowych prac przystępuje do budowania dróg bitych, ponieważ do tego czasu nie posiadał ani jednego kilometra drogi o twardej nawierzchni, kupuje ośrodek Łazduny o powierzchni 94 ha i umieszcza w takowym niższą szkołę męską rolniczą, kupuje w Wołożynie 3 ha gruntu i buduje na nim kosztem 450.000 zł. własny gmach, który służy za siedzibę Sejmiku, Starostwa, Komendy Policji Państwowej, Kasy Skarbowej. Inspektoratu Ubezpieczeń, Kasy Komunalnej i Publicznej Bibljoteki, i własnym kosztem, przy pomocy Kuratorjum Szkolnego, buduje za 300.000 zł. na tym gruncie 7-klasową szkołę powszechną, zaś w Wiszniewie kosztem 40.000 zł. ambulatorjum weterynaryjne wraz z lecznicą dla koni.



Gmach sejmikowy



Szkoła powszechna w Wołożynie wybudowana kosztem sejmiku

Wojna światowa na terenie powiatu dokonała ogromnych zniszczeń. Gęsta sieć rowów strzeleckich, schronów, cmentarzy wojennych, nieodbudowanych osiedli, poniszczonych mostów, stanowią pamiątkę tych czasów po dzień dzisiejszy. Samorząd Powiatowy otrzymując po okupantach zupełnie zniszczone drogi i mosty energicznie przystąpił do remontu i odbudowy, uznając pracę w tej dziedzinie za jedną z najpilniejszych.

W tym okresie na drogach powiatowych i wojewódzkich wzniesiono 5 dużych mostów drewnianych o rozpiętości od 25 — 40 m, wybudowano 74 przepustów betonowych i 62 mostki o rozpiętości od 3 do 25 m oraz szosę Wołożyn-Horodźki długości 17 km, wybrukowano 9 km dróg powiatowych, 24 km dróg wojewódzkich i 113,2 km dróg gminnych. Naogół w administracji Sejmiku znajduje się dróg wojewódzkich 186 km, dróg powiatowych 204 km, oraz nadzór nad drogami gminnemi, których długość wynosi 1472 km.

Dla podniesienia rolnictwa Sejmik utrzymuje w Łazdunach jednoroczną szkołę rolniczą oraz corocznie preliminuje bardzo znaczne sumy na zakup stacji oczyszczania nasion, kupno buhai, rozwój mleczarń spółdzielczych, pomoc organizacjom rolniczym i t. d. W jednym tylko roku budżetowym 1929/30 Sejmik posiadał łącznie z wydatkiem na szkołę rolniczą i weterynarję w budżecie zwyczajnym 130.610 zł. 55 gr., w budżecie nadzwyczajnym 133.218 zł. 45 gr.

Mimo ciężkich warunków, spowodowanych okresem wojen, szkolnictwo rozwija się pomyślnie. Do największych trudności w dobie obecnej zalicza się brak odpowiednich pomieszczeń dla szkół, mimo to sieć szkolna na terenie powiatu liczy 140 szkół, obejmując 13.892 dzieci. Uczy w tych szkołach 216 nauczycieli.

Pozatem Sejmik Wołożyński prowadzi, jako przedsiębiorstwo, betoniarnię w Wołożynie z oddziałami w Trabach i Łazdunach oraz drukarnię Sejmikową w Wołożynie.

W 1927 roku została założona Komunalna Kasa Oszczędności z kapitałem zakładowym 30.000 zł., która pomimo niesprzyjających miejscowych warunków (ludność nie ma zaufania do oszczędności, ponieważ wszystkie oszczędności składane przez takową w rosyjskich państwowych i komunalnych instytucjach oszczędnościowych zginęły) stale z roku na rok rozwija się.

Najbliższem zamierzeniem Sejmiku jest wybudowanie drogi o twardej nawierzchni z Iwieńca przez Wołożyn w kierunku Wilna, długości około 60 km, budowa lecznicy weterynaryjnej w Wołożynie oraz studni artezyjskich jeszcze w 28 miejscowościach powiatu (w 4-ch Sejmik już wybudował), ponieważ nie posiadają one wcale studzien, korzystając z wody zbieranej w sztucznych sadzawkach.

POWIAT DZIŚNIEŃSKI.

Jednym z najbardziej wysuniętych na północ powiatów jest powiat Dziśnieński województwa Wileńskiego. Granice tego powiatu na północy i wschodzie są równocześnie granicami Rzeczypospolitej Polskiej z Rosją Sowiecką, biegnąc na północy wzdłuż rzeki Dźwiny i na wschodzie, przez puszcze Cytowiźniańskie i błota Berezyńskie.

Pod względem administracyjnym powiat podzielony jest na 13 gmin wiejskich i 3 gminy miejskie (Dzisna, Głębokie i Dokszyce).

Obszar powiatu stanowi 4010 km², zaludnienie 151.913 mieszkańców, osiedli 2309, w tem miast — 3. Gospodarstw rolnych jest 26.084, w tem mniejszej własności (do 50 ha) — 25.401 i powyżej 50 ha — 683.

Ze względu na swoje położenie geograficzne, teren powiatu, w czasach istnienia Polski przedrozbiorowej, był ustawicznie najeżdżany przez bojarów, kniaziów i carów ruskich, to też ludność jego niejednokrotnie przenosiła w owych czasach największy ucisk wyznaniowy i narodowościowy.

Pod względem etnograficznym powiat Dziśnieński zawsze wybitnie ciążył ku Polsce, czego wymownym dowodem są liczne kościoły i klasztory, pochodzące jeszcze z XVI wieku, a fundowane przez ówczesnego Wojewodę Połockiego, oraz wznoszone przez Zakony Franciszkanów i Jezuitów.

Kultura polska promieniowała wówczas, z nasyconego nią powiatu Dziśnieńskiego, na ziemie ruskie, hen przez Połock i Witebsk aż do Smoleńska. Z tych też czasów posiada powiat wiele historycznych zabytków i pamiątek, a przedewszystkiem szereg kościołów, kaplic i budowli poklasztornych, o niezwykle pięknej architekturze. Ziemie powiatu gościły również kilku królów polskich, a mianowicie: Jana Kazimierza, Zygmunta Augusta i Stefana Batorego. W czerwcu 1812 r. przebywał w klasztorze Karmelitów w Głębokiem — Napoleon, udający się wówczas na podbój Moskwy.

Wojna światowa, której terenem był powiat Dziśnieński przez ostatnie kilka jej lat, nieomal doszczętnie zniszczyła życie gospodarcze tego kresowego zakątka i dopiero z chwilą odrodzenia Państwa Polskiego powstały nowe dla miejscowej ludności warunki bytu, pozwalające na odbudowę i stopniowy rozwój warsztatów pracy. Po tej linji poszedł cały wysiłek miejscowego społeczeństwa, po niej również wytrwale kroczy działalność Samorządu Powiatowego, który na tym terenie powstał dopiero w 1922 roku.

Przedewszystkiem zwrócono należytą uwagę na miejscowe rolnictwo i komunikację, stanowiące podstawową część gospodarstwa powiatu.

W tak rozległym powiecie rolniczym dużą rolę odgrywają drogi, które za czasów zaborczych były w stanie bardzo zaniedbanym i dopiero po powstaniu Samorządu sprawa komunikacji została zaliczona do głównych jego zadań. Ogólna długość dróg przedstawia się obecnie następująco: dróg państwowych powiat posiada 156 km, wojewódzkich 74 km, powiatowych 163 km i gminnych 940 km, co stanowi razem 1333 km. Poza kosztowną konserwacją istniejących dróg, wybudowano od czasu odzyskania niepodległości nowych dróg o twardej nawierzchni 79,6 km. Poza kosztowną konserwacją istniejących dróg, wybudowano od czasu odzyskania niepodległości nowych dróg o twardej nawierzchni 79,6 km. Poza tem w r. 1928 rozpoczęto budowę szosy Ziabki — Prozoroki — Jazno — Królewska Karczma — Dzisna ogólnej długości 35 km, z której już 6 km oddano do użytku publicznego. Z większych mostów wybudowano: most przez rzekę Dzisienkę w Hermanowicach o 86 m rozpiętości, zaś w roku ubiegłym Sejmik Powiatowy przystąpił do budowy mostu na tejże rzece w Szarkowszczyźnie o rozpiętości 72 m.

Pod względem gleby powiat dzieli się na dwie części: północną gliniastą i południową piaszczystą. Najbardziej wyraźnym, a zarazem ciekawym typem gleby północnej części powiatu jest grunt gliniasty w dolinie rzeki Dzisienki, zajmujący pas od 2 do 10 km w obie strony na przestrzeni 70 km. Grunt ten został przez znanego gleboznawcę, prof. Miklaszewskiego, określony specjalną nazwą „Ił dziśnieński", który w/g analizy tegoż uczonego powstał z trzeciego okresu lodowcowego i należy do najdrobniejszych iłów świata.

Charakter użytków rolnych oraz klimat północny powiatu wymagają prowadzenia gospodarstw o typie zbożowo-hodowlanym. W tym też kierunku poszły wysiłki Władz Samorządowych, które utrzymują agronoma powiatowego oraz subsydjują 4-ch agronomów rejonowych, a poza tem prowadzą 3 ambulanse weterynaryjne. Z roślin doskonale udaje się na tut. glebie len, który pod nazwą „Lnu dziśnieńskiego" znany jest nietylko w kraju, ale i zagranicą.

Na specjalną uwagę zasługuje działalność Samorządu Powiatowego w zakresie gospodarczego zorganizowania miejscowego elementu rolniczego. W wyniku tej działalności powstało szereg instytucyj spółdzielczo-rolniczych, a mianowicie: Okręgowe Towarzystwo Kółek i Organizacyj Rolniczych, dwie spółdzielnie rolniczo-handlowe, 15 spółdzielni kredytowych, 16 spółdzielni przetwórczy, a w tem jedna lniarska w Prozorokach i jedna owocarska w Ziabkach, 33 kółek rolniczych, Związek hodowców lnu długowłóknistego, 17 spółdzielni mleczarskich, 3 kółka kontroli obór, Związek hodowców trzody chlewnej i t. p. Ponadto uruchomiona została Komunalna Kasa Pożyczkowo-Oszczędnościowa, obejmująca działalnością swoją teren całego powiatu, a także powołano do życia 5 gminnych kas oszczędnościowych.

Powiat posiada 175 szkół, a w tem jedno gimnazjum państwowe w Dziśnie i jedno gimnazjum prywatne w Głębokiem. W 1929/30 r. prowadzono 69 kursów dla dorosłych, oraz 30 kursów specjalnych (rolnicze, koszykarskie, szycia i kroju, ślusarskie i t. d.).

W celu zainteresowania młodego pokolenia przemysłem ludowym, Władze Samorządowe zorganizowały kursy koszykarskie w Dziśnie, oraz tkackie w Zalesiu i Parafjanowie.

W dziedzinie sanitarno-zdrowotnej również wiele zdziałano, a mianowicie: uruchomiono 7 przychodni lekarskich, punkt przeciwjagliczy i ośrodek zdrowia w Głębokiem. Ponadto istnieją na terenie powiatu dwa szpitale: państwowy w Głębokiem i Sejmikowy w Dziśnie.

POWIAT STOŁPECKI.

Powiat Stołpecki w województwie Nowogródzkiem jest jednym z powiatów najbardziej wysuniętych na wschód Rzeczypospolitej. Graniczy on od wschodu z Rosją sowiecką, na przestrzeni 64 km, od północy z pow. Wołożyńskim, od południa z pow. Nieświeskim i od zachodu z powiatami: Nowogródzkim i Baranowickim. Obszar pow. wynosi 1,838,9 km kw. Zaludnienie 97,643 osób, z czego ludności polskiej 25%, białoruskiej 67% i osiadłych w miasteczkach żydów 8%. Gminę miejską, niewydzieloną z powiatu stanowi miasto powiatowe Stołpce z ludn. około 7,000. Gmin wiejskich jest 7: Stołpecka, Świerżeńska, Mirska, Rubieżewicka, Derewneńska, Jeremicka i Żuchowicka. Z dn. 1 października przyłączoną zostaje do pow. Stołpeckiego gm. Nalibocka z pow. Wołożyńskiego.

Powiat Stołpecki zajmuje część pojezierza Wileńsko - Mińskiego nad górnym Niemnem, między 26, 28, 27° długości, a 53, 17, 49" szerokości geograficznej. Ukształtowanie charakteryzują łagodne pagórki powstałe z moren polodowcowych; teren falisto-wyżynny, pocięty szerokiemi dolinami rzek: Niemna i jego dopływów: Uszy i Suły. Największa wysokość nad poziomem morza (Ojucewicze) nie przenosi 212 m. Klimat tu ostrzejszy niż w Polsce południowej: średnia roczna temperatura 6—7° C; różnica temperatur — 24° (klimat lądowy). Zima trwa tu naogół miesiąc dłużej niż w Polsce południowej.

W zależności od klimatu, i charakter roślinności zmienia się cokolwiek: buk i cis już tu nie rosną. Z drzew owocowych gruszki są tu dość rzadkie. Na prawym brzegu Niemna wschodnia i północna część powiatu pokryta jest lasami (sosna, jodła, świerk i brzoza) 30% powierzchni i łąkami nadrzecznemi 7%. Rzeki, nie wyłączając Niemna, płyną w szerokich dolinach zarośniętych, krętych i o małych spadkach. Obszar leżący na lewym brzegu Niemna jest mniej zalesiony (zalesienie nie przekracza 10%), posiada glebę urodzajniejszą i jest gęściej zaludniony, niż inne części powiatu.

W południowo-wschodniej części, powiat przecina kolej dwutorowa na długości 28 km z graniczną stacją kolejową w Stołpcach, położoną na magistrali Warszawa-Mińsk-Moskwa, na szlaku Calais-Władywostok. Codziennie dochodzą tu pociągi sowieckie pasażerskie i towarowe (w ostatnim okresie wyłącznie z ładunkiem drzewnym, tranzyt do Niemiec, Austrji i Czech).

Duże znaczenie dla życia gospodarczego powiatu pod względem komunikacyjnym może mieć Niemen, jako rzeka żeglowna. Dotąd, z powodu działań Wielkiej Wojny (zawalenie koryta rzecznego drutami zasieków, palami po spalonych mostach i szczątkami zatopionych barek), Niemen uważany był tylko za spławny w górnym odcinku. Począwszy od r. b. Państwo rozpoczęło roboty regulacyjne i już w okresie zbliżającej się jesieni mają być uruchomione przez firmę anglo - europejską w Stołpcach dwa parowe holowniki do transportowania drzewa ze Szczorsów (80 km w dół Niemna) do tartaku firmy w N. Świerzniu. Firma ta zatrudnia podczas sezonu do 1000 robotników i wozaków dziennie.

W chwili odzyskania niepodległości, na terenie powiatu Stołpeckiego nie było zupełnie dróg o twardej nawierzchni. Obecnie wre praca nad naprawą dróg kołowych, żwirowaniem i brukowaniem ich, oraz odbudową zniszczonych mostów. Dziś już mosty są w jaknajlepszym stanie, drogi gruntowe w stanie zadawalającym(kursuje po nich 5 linji autobusowych). Ponadto na drogach państwowych jest 12,5 km dróg o twardej nawierzchni, na powiatowych około 8 km i na drogach gminnych przeszło 20 km. Postęp pod względem podniesienia stanu arterji komunikacyjnych — jest ogromny.

Pod względem gospodarczym powiat jest wybitnie rolniczy. 80% mieszkańców trudni się rolnictwem, około 13% handlem i przemysłem i około 7% stanowią zawody wyzwolone, urzędnicy, rzemieślnicy i robotnicy. Gospodarstw poniżej 50 ha jest 16,634, o obszarze 108,310 ha; gospodarstw powyżej 50 ha jest 125, o obszarze 32,172; resztę obszaru stanowią lasy i majątki państwowe, grunta wspólne, nieużytki, drogi i t. p. Rejestracja produkcji rolnej w r. 1929 wykazała: zasiew ziemiopłodami 69,857 ha, łąk 22,131 ha. Koni 16,187 szt., bydła rogatego 30,639 szt., trzody chlewnej 25,204 szt., owiec i kóz 20,595 sztuk. Zarejestrowanych przedsiębiorstw handlowych 655, przemysłowych 81, rzemieślniczych 505. Dodatnim objawem jest fakt skomasowania około 50% całego obszaru powiatu. Okręgowe T-wo organizacji kółek rolniczych skupia 46 kółek rolniczych, rozsianych na terenie powiatu, 11 kas Stefczyka, 8 mleczarni spółdzielczych. W Stołpcach istnieje Komunalna Kasa Oszczędności oraz Spółdzielnia rolniczo - handlowa. W ostatnim okresie, mimo kryzysu gospodarczego, datuje się intensywna praca w dziedzinie podniesienia rolnictwa. Sejmik Powiatowy, acz walczy z dużemi trudnościami finansowemi, w r. b. preliminował w swym budżecie na rolnictwo 65,700 zł.

Na terenie powiatu istnieje 180 różnych związków i stowarzyszeń społecznych, kulturalno-oświatowych, gospodarczych i zawodowych.

Praca LOPP rozpoczęta w roku 1923. Obecnie LOPP liczy około 1000 czł. na terenie całego powiatu, przyczem dochód na rzecz LOPP w r. 1929 wyniósł sumę 11,338,22 zł. (brutto). Zarząd Powiatowy LOPP stanowią: Starosta powiatowy, p. Antoni Kulwieć, jako prezes, generał Paweł Tomiłowski — jako wiceprezes, pani Marja Cwalinowa — jako skarbniczka i p. Witold Grabski — jako sekretarz. Dochody swe LOPP w dużej mierze czerpie z różnych imprez, szerząc przytem uświadomienie wśród szerokich warstw społeczeństwa.

W ostatnich latach wzniesiony został przez Państwo szereg pięknych, okazałych gmachów w Stołpcach: reprezentacyjny gmach dworca kolejowego na stacji, gmach urzędu pocztowo-celnego, sądu powiatowego, dozoru sanitarnego, szereg domów dla pracowników i urzędników państwowych na stacji kolejowej i kolonji urzędniczej. Równocześnie bardzo poważne inwestycje budowlane rozpoczęły miejscowe samorządy głównie na polu szkolnictwa. Wybudowano i oddano do użytku

drewniany gmach dla szkoły w Paździerzycach gm. Świerżeńskiej, z pustaków takiż gmach w Knotowszczyźnie tejże gminy. Na ukończeniu gmach dla 7-o kl. szk. powsz. w miasteczku Rubieżewiczach, budynek murowany piętrowy, w/g nowoczesnych potrzeb i wymogów. W budowie: gmach dla 7 kl. szk. powsz. w m-ku Turcu, 4 kl. we wsi Wielka Słoboda gm. Jeremickiej, oraz 6 kl. szk. powsz. w Kościukach gm. Mirskiej. Wszystkie murowane, z uwzględnieniem nowoczesnych wymogów. W Kościukach nawet urządza się ogrzewanie centralne. Gmina Stołpecka wykańcza własny budynek, murowany, jednopiętrowy, dla urzędu gminy i na mieszkania dla swych pracowników. W budynku tym ponadto znajdzie pomieszczenie Kasa Stefczyka i duża sala na zebrania. Przy wznoszeniu tych budynków, gminiacy nie szczędzą pomocy w formie naturalnych świadczeń w robociznie i dostarczaniu materjałów budowlanych na miejsce budowy. Cegłę i pustaki dostarczają przedsiębiorstwa sejmikowe: cegielnia (Hoffmanowska) w Mikołajewszczyźnie, betoniarnia w N. Świerżniu.

Inwestycje te wywołały odruch inicjatywy prywatnej. Zaniechano niemal zupełnie w miasteczkach budowli według starych zasad. Powstają budynki według nowoczesnych wymogów, przeważnie murowane.

Poziom kulturalny i gospodarczy powiatu Stołpeckiego w porównaniu do okresu przed odzyskaniem niepodległości — podniósł się ogromnie. Trudno powierzchownie teraz dostrzec jakąś różnicę między tą połacią t. zw. „Wschodnich Kresów", a resztą ziem Rzeczypospolitej, chyba z wyjątkiem zachodnich dzielnic. To zniwelowanie różnicy, powstałe dzięki podniesieniu kultury i dobrobytu na tych terenach, sprawia wewnętrzne zadowolenie każdemu Polakowi-patrjocie i wzmacnia wiarę we własne siły do twórczej i owocnej pracy dla dobra Ojczyzny.

POWIAT LIDZKI

Powiat Lidzki graniczy na północy z pow. Wileńsko-Trockim, na wschodzie z pow. Oszmiańskim i Wołożyńskim, na południu i zachodzie z pow. Nowogródzkim i Szczuczyńskim. Powierzchnia powiatu przedstawia równinę, przez południową część przepływa rzeka Niemen. Na terenie powiatu znajdują się dwa wielkie obszary zabagnione, t. zw. „Bagna Dokudowskie" (około 8960 ha) i „Bagna Podzitwiańskie" (około 15.000 ha) i kilkanaście niewielkich jezior.

Do r. 1929 powiat Lidzki zajmował obszar 6038 km² i liczył, według urzędowego spisu ludności z dn. 30.IX.1926 r., 193.190 mieszkańców, zaś według obliczeń nieoficjalnych około 260.000 mieszk. W tymże roku powiat Lidzki został podzielony na dwie jednostki administracyjne, mianowicie: powiat Lidzki i Szczuczyński i obecnie obszar pow. Lidzkiego wynosi 4.300 ha, zaś liczba ludności około 160.000 (obliczenie nieurzędowe).

Gęstość zaludnienia 37 m. na 1 km². W skład Pow. Związku Komunalnego w Lidzie przed podziałem wchodziło miasto Lida i 26 gmin wiejskich. Po podziale 10 gmin wiejskich odeszło do pow. Szczuczyńskiego, 3 gminy zostały zlikwidowane (Honczary, Mackiszki i Siedliszcze), zaś pozostałe 13 gmin wiejskich pozostały w obrębie pow. Lidzkiego wraz z noworganizowaną gminą wiejską Werenów, która powstała na obszarze gmin zlikwidowanych. Przy tej sposobności dokonano prawie we wszystkich gminach zmian terytorjalnych granic, podyktowanych potrzebami gospodarczemi, lub ze względu na samowystarczalność i rozwój pracy Samorządu gminnego. Obecnie powiat obejmuje miasto Lidę i 14 gmin wiejskich.

Gleba powiatu: Północno-zachodnia część powiatu lekko piaszczysta, dalej posuwając się z północy na południe bielica, mniej lub więcej spiaszczona, z domieszką gliny. W południowo-wschodniej części powiatu (okolice rzeki Niemna) przeważa lekki typ gleby — szczerk. Obszar gruntów wynosi 348,297 ha, w czem 47% obszaru stanowią grunta orne, 35% łąki i pastwiska, 12% lasy i 6% nieużytki. Grunta podmokłe, wymagające meljoracji (odwodnienia) stanowią 10% całego obszaru. Ponadto jest w powiecie ożywiony ruch komasacyjny. W obecnej chwili scalonych jest 1.482 osad obszaru 16.630 ha, komasuje się 1.148 osad obszaru 15.085 ha. Pod względem posiadania ziemi (wielkość gospodarstw) powiat cyfrowo przedstawia się jak następuje:

Gospodarstwa karłowate poniżej 5 ha — 10%, gospodarstwa drobne (od 5—20 ha) — 5%, gospodarstwa średnie (od 20 — 150 ha) — 15%, gospodarstwa powyżej 150 ha — 25%.

Pod względem produkcji rolnej powiat stoi nisko. Uprawa mechaniczna roli niedostateczna, brak odpowiednich narzędzi rolniczych (w wielu miejscowościach używana jest socha), nawozów sztucznych i zbóż siewnych gatunkowych stosują mało.

Ze 161.291 ha obsianych ugorowało w r. 1929—20.666 ha (12,8%). Płodozmian stosowany przeważnie trójpolowy. W produkcji zbóż pierwsze miejsce zajmuje żyto, potem owiec i ziemniaki. W r.1929 na ogólną przestrzeń 140.626 ha obsianych było żytem 50.250 ha, owsem—20.388 ha, jęczmieniem—13.126 ha, pszenicą tylko 688 ha, ziemniaki zajmowały 16.893 ha, len (gm. Iwje) 2.924 ha.

Z przemysłu istniejącego w powiecie (bez miasta Lidy) zasługuje na uwagę huta szklana „Niemen" oraz przemysł drzewny (15 tartaków) i spożywczy (1 gorzelnia i 2 rektyfikacje).

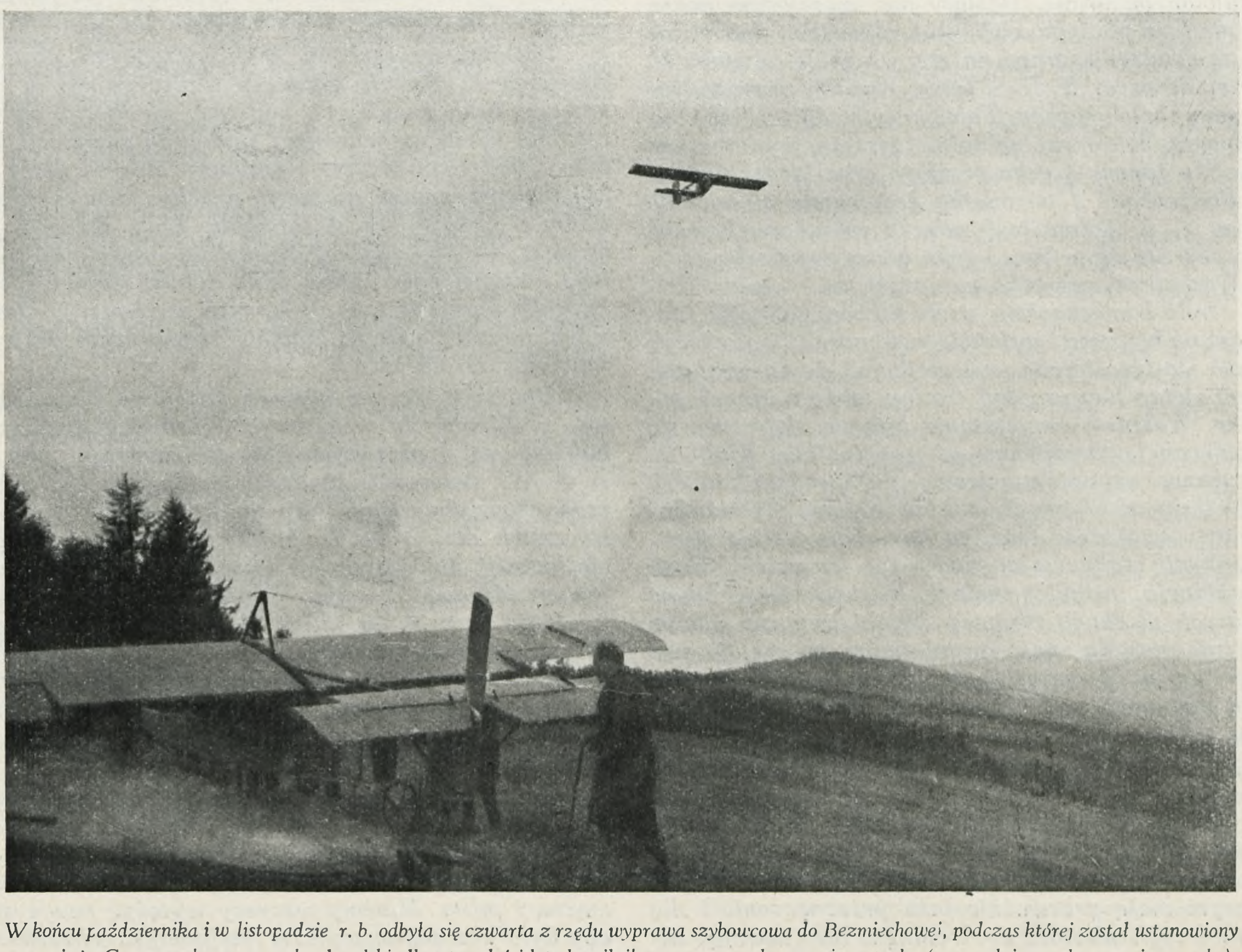
Przez powiat przechodzą dwie linje kolejowe: jedna z północy na południe (Wilno-Baranowicze), druga z zachodu na wschód (Wołkowysk - Mołodeczno) ze stacją węzłową w Lidzie, a także kolejka wąskotorowa Gawja-Iwje, długości 10 km.

Dróg kołowych posiada powiat 2.107,5 km, z czego: gminnych I-go rzędu — 1361,5 km grunt., 266,5 km, brukowanych ulic wiejskich; powiatowych — 154,8 km grunt., 4,2 km bitych; państwowych — 156,8 km grunt., 163,7 km bitych.

SKRZYDLATA »POLSKA«

ROK I (VII) LISTOPAD 1930 Nr. 5 (73)

Z SZYBOWISKA W BEZMIECHOWEJ



W końcu października i w listopadzie r. b. odbyła się czwarta z rzędu wyprawa szybowcowa do Bezmiechowej, podczas której został ustanowiony przez inż. Grzeszczyka nowy rekord polski długotrwałości lotu bezsilnikowego — 2 godz. 30 min. 15 sek. (poprzedni 2 godz. 11 min. 5 sek.).

NA WIDNOKRĘGU

W ubiegłym miesiącu obradowała dwukrotnie Rada Klubów. Pierwsza sesja była poświęcona omówieniu sytuacji i załatwieniu spraw bieżących; druga, odbyta w Bezmiechowej, zajęła się wyłącznie przyszłością, ustalając w szeregu wniosków zarys programu działalności klubów na najbliższe lata.

Ze złożonych na Radzie sprawozdań można wyciągnąć wniosek, że bieżący rok będzie znowu poważnym krokiem na drodze rozwoju sportu i turystyki lotniczej w Polsce.

Jednak tempo pracy zostało osłabione trudną sytuacją, w jakiej znalazły się kluby, zwłaszcza w pierwszem półroczu roku bieżącego. Po roku zeszłym, roku „tłustym", kluby zostały pozbawione obecnie wielu pomocy, jak np. paliwa, zamiany zużytego sprzętu — i wystawione na próbę życia. Z próby tej wychodzą zwycięsko. Żaden klub nie odpadł, a wyniki pracy zachowały naogół dotychczasową proporcję. Ale jednak to przejście do „samowystarczalności" już w roku bieżącym okazało się za raptowne. Nie można bowiem zapomnieć, że po roku zeszłym, wybitnie konsumcyjnym, kluby zostały bez sprzętu. Samoloty wojskowe, pozostałe ze szkolenia, zostały klubom odebrane. Dostały one wprawdzie nowe, ale zaledwie po 1 na klub, co, oczywiście, uniemożliwiło prowadzenie pracy na szerszą skalę. Awionetki, podzielone przez K. L. S. (znowu po 1), przyszły już pod sam koniec sezonu. Toteż cały swój wysiłek kluby musiały skierować na zakup sprzętu, wydając nań wszystkie zapasy z roku zeszłego oraz bieżące wpływy. Bądźcobądź 1 awionetka kosztowała klub około 12 tys. zł., a ogólna ilość maszyn zakupionych przez kluby wyrazi się w końcu roku bieżącego liczbą 14.

Wydawszy wszystko na sprzęt, co — jak widzimy — było koniecznością, wielu klubom zabrakło funduszów na benzynę i wskutek tego musiały ograniczyć latanie. Do tego trzeba jeszcze dodać, że na początku sezonu zakup benzyny był trudny także z innych powodów. Wskutek zmniejszenia latania, skurczyły się też subwencje, wypłacane od godzin lotu. Klub np. miał prawo uzyskać subwencję za 200 godzin lotu, t. j. mógł otrzymać 17 tys. zł., zaś był w stanie wylatać zaledwie trzecią część tego, eo ipso dwie trzecie głównej pozycji wpływów zawiodło i — powstały długi. Oto sytuacja, w jakiej znalazła się większość klubów lotniczych w chwili obecnej. Dzięki tym warunkom, szkolenie musiało spaść do minimum, co zresztą jest szczęściem w nieszczęściu, gdyż kluby w obecnej chwili nie mogą podołać zadaniu utrzymania w treningu pilotów dotąd wyszkolonych.

Kwestja treningu jest kwestją palącą. Kluby liczą obecnie około 230 pilotów, w tej liczbie jest ponad 150 wyszkolonych w latach 1928—30. Przy dzisiejszej sytuacji, kluby nie są w stanie zapewnić tej licznej kadrze treningu. Awionetki zakupione w roku bieżącym mają przeważnie inne przeznaczenie i dla najmłodszych pilotów do treningu nie nadają się. Hanrioty „skończyły się" prawie zupełnie. Toteż kluby będą prosić władze wojskowe o zapewnienie im stałej pomocy na trening, na zasadach analogicznych do poparcia, jakiego udzielił Dep. Aer. w roku zeszłym szkoleniu klubowemu.

Skoncentrowanie szkolenia w Łodzi, w Centrum P. W. Lotn., dało dobre rezultaty. Efekty końcowe okazały się nawet lepsze od tych, jakie osiągnięto przy szkoleniu rozproszonem po klubach. Toteż utrzymanie Centrum będzie bardzo wskazanem. Jednak z pewnem zastrzeżeniem. Okazało się bowiem, że nie wszystkie kluby mogą wykorzystać dobrodziejstwa płynące z możności wysłania kandydatów na bezpłatne szkolenie do Łodzi. Członkowie klubów fabrycznych, przeważnie element dla sportu lotniczego bardzo wartościowy, nie mogą opuścić swych warsztatów pracy na kilka tygodni, aby wyjechać do Łodzi i tam się wyszkolić. Jest to dobre dla młodzieży studjującej, która korzysta w okresie, kiedy odbywa się szkolenie — z wakacyj. Toteż w przyszłości, utrzymując zasadniczo szkolenie w Centrum, trzeba będzie indywidualnie traktować warunki pracy poszczególnych klubów oraz sytuację osobistą bardziej wartościowych kandydatów do szkolenia i umożliwić im to szkolenie na miejscu, w klubie, na podobnych warunkach, jak w Centrum.

Poważną przeszkodą, jaka już obecnie daje się odczuwać w rozwoju lotnictwa turystycznego w Polsce jest brak trwalszych podstaw, na której opierałaby się pomoc państwowa i społeczna udzielana klubom. Chodzi mianowicie o przepisy, któreby ujęły całokształt warunków, na jakich państwo subwencjonuje kluby i poszczególnych lotników. Przy obecnem doświadczeniu kwestja ta już zupełnie dojrzała do trwałego unormowania. Zdają sobie dobrze sprawę z tego czynniki kompetentne, od których wychodzi w niniejszym numerze apel do klubów o współpracę przy załatwianiu tej sprawy.

Nie brak też i w klubach dążeń do rozwiązania tego problemu. Na omawianych zebraniach Rady spotkaliśmy się z projektem kpt. Halewskiego, prezesa A. A. W., stworzenia funduszu awionetkowego, z którego płynęłaby pomoc dla nabywców maszyn turystycznych. Zawiera on konkretne propozycje rozwiązania kwestji, która była już omawiana w numerze majowym Młodego Lotnika. Kapitan określa wysokość funduszu na r. p. na miljon złotych. Na sumę tę złożyć się powinny dotacje ministerstw: przemysłu i handlu, spraw wojskowych i komunikacji oraz pieniądze społeczne. Zakupione z tego funduszu samoloty miałyby być oddawane za zwrotem $^1/_5$ wartości, w pierwszym rzędzie klubom.

Nie będziemy projektu szczegółowo omawiać, gdyż jest on jeszcze na warsztacie Rady Klubów. Podkreślamy tylko, że kwestja trwałego unormowania pomocy dla lotnictwa turystycznego jest dziś bardzo ważna i pilna. Musimy wszyscy wytężyć swoje siły, aby była ona jaknajszybciej i najpomyślniej załatwiona. To jest nasze najważniejsze obecnie zadanie.

OBECNA POLITYKA RZĄDU FRANCUSKIEGO W STOSUNKU DO LOTNICTWA TURYSTYCZNEGO

Lotnictwo turystyczne w obecnem, początkującem zaledwie, stadjum swego rozwoju stanowi już jedną z części składowych lotnictw poszczególnych państw.

Pewnik ten został całkowicie uznany przez większość państw przodujących w dziedzinie lotnictwa, jak Anglja, Stany Zjednoczone, Niemcy, Italja i t. p.

Państwa te, doceniając w zupełności rolę i znaczenie wszechstronne lotnictwa turystycznego dla lotnictwa danego kraju, zdają sobie również doskonale sprawę z faktu, że rozwój lotnictwa turystycznego, a przynajmniej pierwsze jego kroki na drodze rozwoju są prawie niemożliwe bez wybitnego udziału i poparcia materjalnego zarówno państwa, jak i społeczeństwa. Prawda ta znajduje tem większe swe uzasadnienie w państwach, których obywatele, choćby najwięksi zapaleńcy lotnictwa turystycznego, nie są w stanie uprawiać tego lotnictwa za własne fundusze.

W pierwszym rzędzie odnosi się to do Polski.

Francja, która obecnie wielkiemi krokami dąży do odzyskania zachwianej ostatnio swej supremacji lotniczej na świecie, zwróciła również baczną uwagę na lotnictwo turystyczne.

Wynikiem tego zainteresowania się władz rządowych były dwa zarządzenia Ministra Lotnictwa, p. Laurent Eynac'a, które mogą wywrzeć znamienny wpływ na racjonalny rozwój francuskiego lotnictwa turystycznego.

Pierwsze zarządzenie, z dn. 27 marca 1930 r., dotyczy utworzenia Komisji Lotnictwa Turystycznego.

Komisja ta została ukonstytuowana w łonie Ministerstwa Powietrza. W skład jej wchodzą:

1) reprezentanci Ministerstwa Powietrza — w liczbie 5;
2) reprezentanci wyznaczeni przez Narodową Federację Lotniczą i zatwierdzeni przez Ministra Powietrza — w liczbie 4;
3) 3-ej lotnicy-turyści, wyznaczeni przez Ministra Powietrza.

Kadencja tych ostatnich została ustalona na rok, może być jednakże przedłużana.

Przewodniczący Komisji zostaje wyznaczony przez Ministra Powietrza.

Zadaniem Komisji jest wyrażanie opinji w kwestjach dotyczących rozwoju lotnictwa turystycznego, a w szczególności:

1) co się tyczy podziału i kontroli zużytkowania premij za zakup i za utrzymanie;
2) co się tyczy zarządzeń, jakie należy wydać w sprawie żeglugi turystów lotniczych;
3) w sprawie sprzętu turystycznego;
4) we wszystkich sprawach, zleconych jej przez Ministra Powietrza.

Uchwały Komisji zapadają większością głosów i są przedstawiane Ministrowi przez przewodniczącego.

Komisja zbiera się w Ministerstwie Powietrza każdorazowo na zaproszenie przewodniczącego.

Jak widzimy ze streszczenia postanowień wymienionego wyżej zarządzenia, główne jego znaczenie polega na ustanowieniu Komisji Lotnictwa Turystycznego, organu, który scentralizuje w swych rękach zarząd nad sprawami lotnictwa turystycznego we Francji.

Celowości i konieczności powstania takiego urzędu nie będziemy poruszać, gdyż tłumaczą się one same przez się.

Komisja Lotnictwa Turystycznego składa się wyłącznie z fachowców lotniczych, którzy maja skoncentrowany w swych rękach faktycznie całokształt najistotniejszych i najważniejszych spraw tego lotnictwa.

Daje to najlepszą gwarancję, że prace Komisji mają wszystkie dane po temu, aby iść wyłącznie po linji jaknajszerszego zrozumienia i zaspakajania żywotnych interesów francuskiego lotnictwa turystycznego.

Z kolei przejdziemy do szczegółowego omówienia treści drugiego zarządzenia, z dnia 17 kwietnia 1930 r., zmienionego częściowo zarządzeniem z dnia 12 czerwca 1930 r.

Art. 1 tego aktu stanowi, że w celu rozwoju lotnictwa turystycznego zostaną przyznane w r. 1930, w granicach kredytów budżetowych, premje za zakup i za utrzymanie samolotów turystycznych.

Wg. art. 2 uzyskanie premji jest uzależnione od warunków następujących:

a) płatowiec winien być typu istniejącego mniej, niż 6 lat; winien być zbudowany we Francji i być zakupiony jako nowy, w fabryce, przez Francuza lub przez klub;
b) właściciel samolotu premjowanego może go wypożyczyć na swą odpowiedzialność, lecz wyłącznie osobom przynależności państwowej francuskiej.

Premje za zakup mogą być przyznane samolotom, które wyszły z fabryki po dn. 1 stycznia 1930 r., premje za utrzymanie — samolotom, wyprodukowanym po dniu 30 czerwca 1929 r.

Wg. art. 3, każda osoba, bądź też każdy klub, który ubiega się o pomoc państwa, zobowiązuje się używać swego samolotu wyłącznie do celów turystyki bądź też jako osobisty środek lokomocji. Zabronione jest używanie samolotu premjowanego do lotów zarobkowych oraz konkurencji z przedsiębiorstwami przewozu publicznego, bądź prywatnego jakiegokolwiekbądź rodzaju, nawet w wypadku, gdy mogą być one wynagradzane tylko pośrednio.

Turyści, korzystający z premij, są upoważnieni do brania udziału w zawodach sportowych, niezależnie od tego, czy w zawodach tych nagrody są przewidziane czy też nie.

Następny artykuł głosi, że, wyjąwszy stowarzyszenia, pomoc państwa może być udzielona jedynie na jeden tylko płatowiec dla każdego petenta.

Pomoc jest udzielana dopiero po zobowiązaniu się korzystających z niej do odpowiedniego utrzymywania premjowanych samolotów i do ubezpieczenia

się przeciwko szkodom w stosunku do osób trzecich, — w którym to przedmiocie państwo wyłącza całkowicie swą odpowiedzialność.

W myśl art. 5-go, żadna z osób, opłacanych przez przedsiębiorstwo lotnicze, nie może korzystać z premji za zakup materjału typu podobnego do materjału przedsiębiorstwa, do którego dana osoba należy.

Żadna z osób opłacanych przez przedsiębiorstwo lotnicze nie może korzystać z premji za utrzymanie.

Art. 6 głosi, że każdy wniosek o premję, sporządzany na specjalnych wzorach, winien być przedstawiony Ministrowi Powietrza w drodze przez Komisję Lotnictwa Turystycznego.

Art. 7 stanowi, że samolot, pod odpowiedzialnością fabrykanta, winien być zaopatrzony w nieodzowne instrumenty pokładowe, w busolę i we właściwe świadectwo sprawności technicznej (płatowiec zdatny do lotu z odpowiedniem śmigłem).

W g. art. 8-go ogólna kwota przyznana tytułem premij za zakup i za utrzymanie jest określona w art. 23 i następnych poniżej. Kluby korzystają ze zwiększenia o 10% ogólnej sumy premij:

a) za zakup samolotów, ustalonych w art. art. 24, 27 i 28 oraz

b) za utrzymanie, ustalonych w art. art. 30, 31 i 32.

Piloci służby czynnej oraz rezerwy personelu latającego lotnictwa korzystają ze zwiększenia o 20% ogólnej sumy tych samych premij.

Ponadto, kluby oraz piloci służby czynnej i rezerwy, jak również osoby prywatne mogą korzystać z premij dodatkowych, przewidzianych w art. art. 25 i 26, lecz bez ich zwiększania. Jednakże ogólna wysokość premij, przewidzianych w art. art. 24, 25, 26, 27, 28, nie wliczając podwyżek przewidzianych w art. niniejszym dla klubów oraz pilotów służby czynnej i rezerwy, nie może przewyższać sumy zapłaconej przez kupującego fabrykantowi.

Art. 9 stanowi, że suma udziału państwa przy zakupie płatowca będzie przekazana fabrykantowi przy dostawie tego płatowca na mocy rachunku, stwierdzającego uiszczenie się całkowitej należności sumy dłużnej przez zakupującego; rachunek ten winien być pokwitowany i odpowiednio poświadczony przez fabrykanta.

W g. art. 10, turysta jest upoważniony do bezpośredniego zakupu do swego płatowca nowego silnika w fabryce silników, który to silnik (zaplombowany) przez wytwórnię silników powinien być dostarczony do fabryki płatowców.

W tym wypadku będzie uczyniona specjalna adnotacja na fakturach fabrykanta, który dostarczył silnik i fabrykanta płatowców, u którego będzie miało miejsce wbudowanie tego silnika do płatowca.

W wypadku, gdy turysta wystąpiłby o premję za zakup tylko samego płatowca, silnik winien być dostarczony do fabryki płatowców: nowy i zaplombowany — jeśli idzie o silnik zagraniczny, natomiast poddany przeglądowi generalnemu na nowo przez fabrykę pochodzenia i zaplombowany — o ile chodzi o silnik francuski. W jednym i drugim wypadku będzie to specjalnie zaznaczone na fakturze poświadczającej, wydanej przez fabrykanta płatowców, u którego montaż miał miejsce.

Zgodnie z art. 11, aparaty premjowane będą zaopatrzone w znak, w formie gwiazdy 6-ramiennej, o średnicy 10 centymetrów. Gwiazda będzie koloru czerwonego na białem tle dla premji za zakup, oraz niebieskiego na białem tle dla premji za utrzymanie. Wszystkie inne napisy, widzialne z ziemi są zabronione.

W myśl art. 12 ,w dokumentach samolotu winna być zaznaczona wzmianka, dotycząca premji za zakup, jej wysokości oraz daty, kiedy została uzyskana.

O premjach powinni być zawiadomieni funkcjonarjusze państwowi, dokonywujący rekwizycji, celem uwzględnienia jej przy wyznaczeniu sumy odszkodowania dla właściciela samolotu.

Stosownie do art. 13 i 14, premje za utrzymanie są wypłacane na zasadzie stwierdzenia, dostarczonego w końcu 6-go i 12-go miesiąca roku budżetowego. Przytem, jeśli chodzi o samoloty osób prywatnych, premja za utrzymanie będzie wypłacana jedynie za loty, dokonane osobiście przez właściciela danego samolotu. Natomiast co się tyczy samolotów klubowych, to będą uwzględniane jedynie loty dokonane przez członków, opłacających składki klubowe, z wyjątkiem lotów dokonywanych przez personel lotniczy zawodowy, lub osoby opłacane przez klub, które latają same, bez członków klubu na pokładzie.

Art. 15 mówi, że samoloty są poddane ogólnie obowiązującym kontroli i oględzinom. Ponadto korzystający z premji są obowiązani przedstawiać swe samoloty na każdorazowe żądanie delegatów Ministerstwa Powietrza.

Niezdolność do lotu samolotu, spowodowana wypadkiem, winna być w możliwie najkrótszym czasie podana do wiadomości odpowiednim urzedom kontrolującym statki powietrzne.

Reparacja winna być rozpoczęta natychmiast i winna być prowadzona z konieczną w tych wypadkach starannością.

W razie zniszczenia samolotu, osoba, która otrzymała premję, winna zawiadomić o tem jaknajrychlej urzędy kontrolujące statki powietrzne, dla stwierdzenia wypadku, ponadto winna się zwrócić do władz lokalnych o sporządzenie protokółu o wypadku.

W myśl art. 16, osoba, która uzyskała premję za zakup będzie zwolniona od obowiązku zwrócenia całości tej premji dopiero po wykazaniu się, że w okresie najwyżej dwuletnim, wykonała dwieście godzin lotu, stwierdzonych przez urzędy oficjalne.

W celu popierania turystyki lotniczej przyjmuje się równoznaczność wzajemną jednej godziny lotu stu kilometrom przelecianym w lotach w linji prostej.

Art. 17 mówi, że osoba, która uzyskała premję za zakup nie może sprzedać swego aparatu cudzoziemcowi bądź klubowi zagranicznemu zanim uprzednio nie zwróci państwu całości otrzymanej premji.

Odstąpienie samolotu Francuzowi, który zamieszkuje stale zagranicą, jest uzależnione od zgody Ministra Powietrza.

Art. 18 stanowi, że korzystający z premji za zakup, który będzie zmuszony sprzedać swój aparat na obszarze Francji lub jej kolonij, przed wykonaniem ilości godzin lotu, ustalonej w art. 16, będzie obowią-

zany do zwrotu całości bądź części uzyskanej przez siebie premji. Zwrot będzie całkowity, gdy sprzedaż będzie miała miejsce: a) w ciągu pierwszego roku przed wykonaniem 75-u godzin lotu, lub b) w ciągu drugiego roku przed wykonaniem stu godzin lotu.

W wypadku osiągnięcia wymienionych ilości godzin, osoba, która uzyskała premję, zwraca państwu część premij za zakup, proporcjonalną do ilości godzin lotu wykonanych do liczby 200 godzin, ustalonych w art. 16.

We wszystkich wypadkach na sprzedaż aparatu winna być uzyskana uprzednia zgoda Komisji Lotnictwa Turystycznego.

W razie nieuiszczenia przez dłużnika w ciągu 15 dni sum należnych skarbowi państwa, ściągnięcie tych należności będzie miało miejsce w drodze prawnej.

W myśl art. 19 w wypadku sprzedaży pałtowca turystycznego premjowanego, nowe dokumenty na ten płatowiec, wystawione na nowego nabywcę, mogą być wydane jedynie przez właściwe urzędy Ministerstwa Powietrza. Odpowiedni wniosek winien być obowiązkowo zaopatrzony w pozwolenie na sprzedaż, wydane przez Komisję Lotnictwa Turystycznego, w kopję aktu sprzedaży i w pokwitowanie, stwierdzające, że Państwu zostały wpłacone sumy należne od sprzedawcy, który poprzednio uzyskał premję.

Art. 20 stanowi, że w wypadku oszustwa, a w szczególności, gdy turysta naruszył postanowienia art. art. 16, 17, 18 nie zwracając sum, które należą się od niego skarbowi państwa, władze egzekucyjne będą mogły zarządzić zajęcie aparatu przy użyciu wszystkich środków legalnych, u każdej osoby na terytorjum francuskiem, która będzie w posiadaniu rzeczonego aparatu; powyższe nie wyklucza wszystkich sankcyj legalnych w stosunku do osoby lub osób winnych danego oszustwa.

W/g art. 21, w wypadku sprzedaży przymusowej (zgon, upadłość, likwidacja sądowa, zajęcie ruchomości etc. — właściciela) państwo ma przywilej pierwszeństwa na sumie otrzymanej ze sprzedaży, w wysokości równej sumie, którą dłużnik winienby spłacić w chwili sprzedaży z tytułu otrzymanej premji.

Nieprzestrzeganie postanowień, zawartych w omawianem zarządzeniu bądź w innych rozporządzeniach, dotyczących żeglugi powietrznej może, w myśl art. 22-go, pociągnąć za sobą, w zależności od swej ważności, po uprzedniem rozpatrzeniu przez Komisję Lotnictwa Turystycznego, która wysłucha winnego przekroczenia, jedną z następujących kar, nakładanych przez Ministra Powietrza:

1) zmniejszenie częściowe lub całkowite premji za utrzymanie za okres ustalony z roku ubiegłego, przyczem zmniejszenie to może wynosić całość tych premij;
2) zniesienie na przyszłość premij za utrzymanie za ilość godzin ustaloną przez Ministra Powietrza;
3) obowiązek zwrócenia państwu całości lub części premij otrzymanych (premij za zakup i za utrzymanie);
4) ewentualnie cofnięcie upoważnienia pilota.

Omówimy obecnie sposoby przyznawania premij za zakup.

W/g. art. 23 wysokość udziału państwa w zakupie samolotu turystycznego, w formie premji za zakup, jest ustalona w ten sposób, aby popierać aparaty dwumiejscowe, posiadające:

a) wystarczający zasięg lotu;
b) nadmiar mocy, pozwalający na start na przygodnych terenach lądowania, oraz
c) bezpieczeństwo możliwie największe.

Przy tych ogólnych warunkach, aparaty, które przy równych zaletach są sprzedawane po niższej cenie będą premjowane proporcjonalnie wyżej.

Art. 24 stanowi, że przyznawana premja za zakup otrzymuje się z dodania następujących trzech premij: a) stałej, b) zależnej od ciężaru użytecznego, c) zależnej od mocy silnika.

Premja stała wynosi 8.000 fr. franc., niezależnie od typu samolotu.

Premja zależna od ciężaru użytecznego jest przyznawana za każdego pasażera (licząc jego wagę na 80 kg), którego aparat jest zdolny unieść w powietrze, poza pilotem, a to w/g swego świadectwa sprawności technicznej i uwzględniając wyposażenie samolotu.

Aby określić rozporządzalny ciężar użyteczny dla przewozu pasażerów, przyjmuje się, że aparat z obciążeniem i wagą własną, dopuszczalną w/g świadectwa sprawności technicznej, jest przygotowany na lot 300-kilometrowy przy wietrze przeciwnym 50 km/godz. i że jest obciążony dodatkowo, poza odpowiednim zapasem paliwa i smarów, oraz koniecznym zapasem narzędzi i spadochronami dla każdej osoby — bagażami, których wagę przyjmuje się po 15 kg na osobę załogi. Dla wodnopłatowców i amfibij zasięg działania, podany wyżej, jest zmniejszony do 150 km. Premja jest przyznawana w/g następujących zasad:

1) za pierwszego pasażera	—	10.000 fr.
2) za drugiego pasażera	—	12.000 „
3) za trzeciego pasażera	—	12.000 „

Premja zależna od mocy silnika jest przyznawana następująco:

Za każdą jednostkę mocy od 40 do 60 KM — 100 franków za konia; od 60 do 100 KM — 200 fr. za konia.

Jednostki mocy poniżej 40 koni i ponad 100 koni nie są premjowane. Premja jest przyznawana jedynie za silniki nowe, skonstruowane we Francji.

W myśl art. 25, może być przyznana dodatkowa premja, której wysokość maksymalna jest ustalona na 7.000 fr., za przyrządy bezpieczeństwa i ratunkowe, mianowicie za przyrządy, ułatwiające lądowanie przygodne oraz korzystanie ze spadochronu. Ponadto, w/g art. 26, może być przyznana specjalna premja, której wysokość maksymalna jest ustalona na 6.000 fr., za aparaty konstrukcji metalowej.

Co się tyczy wodnopłatowców turystycznych, to w/g art. 28, na aparaty jednomiejscowe nie jest wcale przyznawana premja za zakup. Premja za zakup, przyznawana na aparaty dwu-, trzy- i czteromiejscowe jest zwiększon o 30%; zwiększenie to nie odnosi się do premji przewidzianej w art. 25.

Analogicznie, w myśl art. 28, na aparaty turystyczne amfibje jednomiejscowe również premja nie jest wcale przyznawana. Natomiast premja za zakup,

przyznawana na aparaty dwu-, trzy- i czteromiejscowe jest zwiększona o 60%. Jednakże maksymalna wysokość tej premji jest ustalona na 1000.000 fr.

Przejdziemy teraz do omówienia sposobów przyznawania premji za utrzymanie.

Art. 29 stanowi, że wysokość premij za utrzymanie, które mogą być przyznane właścicielom samolotów turystycznych, jest proporcjonalna do ilości lotów (ew. kilometrów, o czem wyżej) oficjalnie uznanych.

W myśl art. 30, osobom prywatnym za utrzymanie są przyznawane premje w/g następujących zasad:

a) do czasu wykonania oficjalnie stwierdzonych 100 godzin lotu premja za utrzymanie nie będzie wcale przyznawana;
b) za okres od 100 do 150 godzin lotu będzie przyznawana premja w wysokości po 65 fr. za każdą uznaną godzinę lotu;
c) za okres od 150 do 200 godzin lotu — po 85 fr.;
d) od 200 do 250 godzin — po 135 fr.;
e) za każdą uznaną ponad 250 godzin godzinę lotu premja będzie wynosić po 160 fr. za godzinę.

Gdy silnik płatowca jest zbudowany zagranicą, premja za utrzymanie jest zmniejszona o 30%.

Dla wodnopłatowców premja za utrzymanie, ustalona w art. 30, jest zwiększona o 15% (art. 31), zaś dla amfibij — 30% (art. 32).

Wreszcie ostatni, 33-ci artykuł stanowi, że w odniesieniu do aparatów jednomiejscowych premje za utrzymanie są zmniejszone o 1/3 sum, ustalonych w art. 30-ym.

Zarządzenie Ministra jest zaopatrzone w załączniki, któremi są wzory odnośnych podań i zobowiązań, jakie należy składać władzom lotniczych dla uzyskania premij bądź za zakup, bądź też za utrzymanie.

Jak widzimy z powyższego, szczegółowego streszczenia rozporządzenia w sprawie premji za zakup i za utrzymanie samolotów turystycznych, reguluje ono w sposób zasadniczy i bardzo dokładnie najistotniejszą obecnie sprawę, warunkującą rozwój lotnictwa turystycznego na racjonalnych zasadach, mianowicie — sprawę subwencjonowania tego lotnictwa.

Pomoc, z jaką w tym wypadku przychodzi państwo, nie jest obliczona na krótką metę, ani też nie ma na celu zaspokojenia doraźnych potrzeb materjalnych jakiegokolwiekbądź klubu lub osoby prywatnej. Jest to bowiem pomoc stała, dostępna dla wszystkich, pozwalająca zarówno klubom, jak i poszczególnym osobom prywatnym, obliczyć zgóry swe możliwości przy angażowaniu się w uprawianie lotnictwa turystycznego, jak również — zgóry zakreślić zakres tego udziału.

Nie będziemy analizować poszczególnych, mniej lub więcej ważnych, postanowień omówionego wyżej rozporządzenia, gdyż są one ściśle sprecyzowane, pragniemy tylko podkreślić ogólne tendencje w niem zawarte.

A więc, przedewszystkiem, rozporządzenie ma na celu wybitne popieranie nowoczesnego materjału lotniczego pochodzenia krajowego, z uwzględnieniem i premjowaniem specjalnem jakości technicznej tego materjału, dzięki czemu tem samem pośrednio popiera się rozwój bezpieczeństwa lotnictwa turystycznego.

Jest wyraźnie przeprowadzone rozgraniczenie między lotnictwem turystycznym, a lotnictwem zarobkowem, któremu nie przysługują premje.

Kluby oraz personel latający zarówno służby czynnej, jak i rezerwy są premjowane na warunkach uprzywilejowanych.

Mimo, że uzyskanie premij nie jest uzależnione od specjalnych trudności formalistycznych, trzeba przyznać jednakże, że premje te są uwarunkowane całym szeregiem postanowień, z natury swej dość rygorystycznych, co jednakże jest wytłumaczalne ze względu na szeroki zakres pomocy państwowej, która przytem, w istocie rzeczy, jest udzielana w pośrednim tylko interesie państwowym.

Specjalną uwagę zwrócić należy na postanowienie, w/g którego premje mogą być przyznane między innemi dopiero po ubezpieczeniu się osoby korzystającej z premij od odpowiedzialności względem osób trzecich, w którym to przedmiocie rząd francuski wyłącza całkowicie swą odpowiedzialność.

Kwestja ubezpieczeń w lotnictwie turystycznem jest bardzo delikatna i ważna, gdyż obowiązkowe ubezpieczanie się od odpowiedzialności względem osób trzecich i rzeczy nie znajdujących się na samolocie, jak również ubezpieczanie samego płatowca w dzisiejszych warunkach obciążają niepomiernie budżet nietylko prywatnych turystów, lecz i lotniczych klubów turystycznych.

Zasadnicza ta kwestja, ze względu na jej aktualność przedewszystkiem dla lotnictwa naszego (spodziewane wprowadzenie w niedługim czasie tryptyków oraz książeczek lotniczych, przepustek granicznych umożliwi loty turystyczne zagranicę, lecz przy odpowiedniem ubezpieczeniu się), winna być u nas należycie oświetlona i zbadana, w celu powzięcia odpowiedniego planu działania, w myśl którego możnaby to jedno z najbardziej dla nas palących w najbliższej przyszłości zagadnień w dziedzinie lotnictwa turystycznego rozwiązać po linji jaknajwiększego uwzględnienia interesów tego lotnictwa.

Podając tę garść informacyj, które winny zainteresować nasze koła lotnicze turystyczne, rzucamy myśl, aby informacje te mogły choć w części posłużyć tak drogiej nam wszystkim sprawie rozwoju lotnictwa turystycznego.

Wiemy wszyscy dobrze, z jak wielkim impetem powstało u nas to lotnictwo, czem stało się ono po 3-ch latach i jakie kryje niezbadane w sobie możliwości. Powyższe nie stało się samo przez się. Lotnictwo turystyczne, to dzieło grupki ludzi, początkowo małej, teraz na szczęście coraz większej, którzy, w ciągu tak nieprawdopodobnie krótkiego czasu, wykazali co może energja, silna wola i wytrwałość w dążeniu do osiągnięcia umiłowanych głęboko i gorąco celów.

Zrobiono bezwzględnie dużo, więcej nawet niż można się było w najśmielszych marzeniach spodziewać, przezwyciężając przytem trudności, które zdawały się być nie do przezwyciężenia. Mimo to jednak trzeba sobie zdać obecnie jasno sprawę i, im wcze-

śniej, tem lepiej, że jesteśmy zaledwie na początku drogi rozwoju tego lotnictwa.

Pozostaje mnóstwo do zrobienia w dziedzinie organizacyjno-prawnej, spraw technicznych (materjał lotniczy, bezpieczeństwo lotów), szkolenia, spraw administracyjnych etc.

Otóż, skromny nasz apel jest, aby młodzi rycerze skrzydlatej Polski, korzystając z kilku wolniejszych od latania zimowych miesięcy, zajęli się zebraniem dokładnem materjału informacyjnego w sprawie lotnictwa turystycznego oraz lotnictwa bezsilnikowego w państwach obcych, aby zebrany materjał troskliwie przepracowali i dostosowali do naszych warunków tak, by czynniki kompetentne mogły mieć do swej dyspozycji i decyzji wszystkie dezyderaty i wnioski, ujęte w formie gotowych projektów kół lotniczych turystycznych, uzasadnione i poparte przytem odpowiedniemi materjałami i przykładami państw obcych.

Jeżeli weźmiemy odnośne postanowienia, dotyczące np. „National Flying Services Ltd" (w Anglji, „Deutsche Sportfilieger Union" (w Niemczech), towarzystw lotniczych turystycznych włoskich, amerykańskich i innych, to doprawdy u starszych naszych kolegów w tej dziedzinie znajdziemy gotowe już rozwiązania na te wszystkie zagadnienia, których nieunormowanie dotąd u nas daje się dotkliwie odczuwać lotnictwu turystycznemu, a których uregulowanie jest konieczne dla możności ich wprowadzenia w życie.

Sądzimy, że gdyby inicjatywa wyżej poruszona została podjęta i skoordynowana we właściwy sposób, przedewszystkiem przez Aerokluby Akademickie, tych pierwszych pionierów naszego lotnictwa turystycznego, według jednolitego planu, który mógłby być ustalony przez Radę Klubów, to nie wątpimy, że zbawienne rezultaty realizacji tej koncepcji mogłyby się stać udziałem tego lotnictwa w najbliższej już przyszłości.

A więc do pracy pod hasłem — wspólnemi siłami do wspólnych celów.

Z. M. Piątkowski.

KILKA SŁÓW I PORÓWNAŃ

NA TLE DZIAŁALNOSCI NASZYCH KLUBÓW LOTNICZYCH

Praca naszych klubów lotniczych w zestawieniach, podanych przez ich prezesów na ostatniem posiedzeniu Rady Klubów wyrażała się, mimo dość dużego pesymizmu referentów, bardzo poważnie.

Ilość samolotów czynnych w klubach w dniu 1 listopada b. r. wynosiła: 39 stanowiących własność klubów oraz 7 samolotów prywatnych, należących do członków. Z pośród tych 39 maszyn było 20 awionetek krajowej konstrukcji z silnikami zagranicznemi, z wyjątkiem „Kogucika" z WZ—18 oraz S—2 z Avia WZ—7.

Ilość godzin wylatanych w klubach od 1.IV. b. r. zamykała się cyfrą około 1,500, nie obejmując lotów dokonanych w Centrum w Łodzi (ponad 11.000 lotów szkolnych).

Rok obecny był słabszym jeśli chodzi o efekt pracy wyszkoleniowej i pomoc klubom w szkoleniu. Za to kluby podwoiły, a nawet niektóre potroiły ilość posiadanego sprzętu i wykonały szereg imprez o charakterze sportowo-turystycznym. W bieżącym roku sport lotniczy polski po raz pierwszy reprezentowany był zagranicą. W dniu 25 maja dwa kluby brały udział w międzynarodowym meetingu lotniczym Morawskiego Aeroklubu w Brnie. Następnie samoloty nasze uczestniczyły w Międzynarodowym konkursie awionetek. Poza tem trzeba wymienić imprezy wewnętrzne, jak zlot podhalański, II-gi lot południowo-zachowniej Polski oraz ostatnio udział w III-cim krajowym konkursie awionetek.

Zwycięstwa w tych zawodach należą przedewszystkiem do Aeroklubów Akademickich. Ośrodki akademickie w bieżącym roku stoją znowu na czele naszego sportu lotniczego.

Przytoczyłem te znane fakty, aby przejść obecnie do właściwego tematu, rzucić kilka cyfr i przykładów oświetlających stan naszego lotnictwa sportowego.

Zacznę od bogatej Anglji. Stan z dnia 31 grudnia 1929 r. wykazywał 174 samolotów prywatnych w rękach 158 właścicieli, z czego 144 właścicieli posiadało po jednym samolocie, 13 po dwa, jeden zaś aż cztery samoloty.

W 1929 r. czynnych było 14 klubów. W porównaniu z 1928 r. ilość ich wzrosła tylko o 1. Liczba członków dochodziła do 5.000 (w 1928 r. — 3,288).

W statystyce samolotów prywatnych za r. 1929 nie zostały podane samoloty klubów. Liczba ogólna samolotów poszczególnych osób oraz klubów wynosiła w dn. 31.XII.1928 r. — 176 (w tem kluby — 44). Z tego widzimy, że w roku 1929 ilość prywatnych samolotów wzrosła z 132 na 174. (U nas z 4 podwyższyła się w b. r. do 7).

Co do wyników pracy klubów angielskich, to w r. 1928 w 13 klubach wykonano 34.448 lotów w czasie 12.201 godzin. (U nas wtedy trzy Aerokluby Akad. wykonały około 5.200 lotów). Ilość pilotów w 1928 r. z licencją A—434, z licencją B—40. Specjalnie wydatnie przedstawia się działalność klubów kanadyjskich, w których w 1929 r. (w ciągu dziewięciu miesięcy, od 1.I do 31.IX) wylatano 12.297 godzin. Wtedy wydano tam 286 nowych licencji pilotów, w tem 216 turystom.

Zajmującem będzie również poznanie działalności Aeroklubu Zachodnioczeskiego w Pilźnie. Wykonano tam:

W 1926 r.	793	lotów	w	156	godz.	39	min.
W 1927	1369	„		260	„	31	„
W 1928	2057	„		395	„	54	„
Razem 1926 — 28	4189	„		813	„	04	„

W I-szem półroczu 1929 r. — 444 loty.

Powyższe cyfry uzupełnię jeszcze danemi niemieckiemi za 1929 r.

Ogólna ilość członków w klubach podległych Deutscher Luftfahrt Verband — 44.800. Ośrodków

sportu lotniczego (Ortsgruppen) — 249. Ośrodków młodzieży (Jungfliegergruppen) — 205. Ośrodków organizacyjnych — 71. Wyszkolono pilotów — 83. Nieukończonych pilotów — 45. Ogółem czynnych samolotów w wymienionych ośrodkach — 74. Wyszkolonych pilotów szybowcowych: z dyplomem A — 311, B — 73, C — 9.

Wykonano lotów na samolotach — 28.036 z czasem: 4.858 godz., na szybowcach — 120.000, z czego około 25.000 lotów trwało ponad 10 sekund każdy. Pozatem odbyto około 600 lotów na balonach wolnych.

Największą ilość lotów wykonała „Flugwissenschaftliche Vereinigung" w Aachen, bo 1402 w 398 godzinach. Inne kluby w całym roku 1929 nie przekraczały ilości 4.000 lotów i 400 godz.

Dla przykładu, jak pracują kluby niemieckie, podam krótke zestawienie „Badisch - Pfälzische Flugfahrtverein" w Mannheim.

Organizacja ta przeszkoliła 9 starych pilotów, 13 pilotów wyszkoliła z licencją A, pozatem 10 szkolić zaczęła. Statystyka lotów tej organizacji:

Loty szkolne na dwusterze	2.340	w 97	godz. 28	min.
„ treningowe	1.865	„ 149	„ 39	„
„ reklamowe i foto (zarobkowe)	72	„ 97	„ 28	„
„ pasażerskie (dla członków) i za opłatą . .	196	„ 17	„ 42	„
Ogółem	4.473	„ 362	„ 17	„

Lotów powyższych dokonano na dwóch samolotach sportowych Raab—Katzenstein oraz jednym Klemmie.

Bilans tego klubu przedstawia się jak następuje:

Dochody	Rm.	Rozchody	Rm.
Opłaty szkolne . . .	8.436,30	Materjały pędne .	1.897,25
„ za loty pasażerskie . . .	372,20	Remont	1.425.78
„ ubezpieczeniowe	514,70	Ogólne koszty adm.	1.539.67
Dochody z reklamowych lotów .	3,367,30	Ubezpieczenie 2-ch samolotów . . .	4.634.10
„ z lotów foto .	1.252,67	Części zapasowe i narzędzia . .	326.70
Różne	440,30	Wypłaty poborów .	390.95
Premje D. L. V. . .	250.—	Niezapłacone r,ki .	780.—
Specjalny lot	1.782.—	Nadwyżka . . .	8.421.02
Premja za wylatanie ponad 200 godz. . .	3.000.—		
Razem	19.415,47	Razem	19.415.47

Gorzej za to przedstawia się statystyka wypadków sportu lotniczego w Niemczech. Ogólna ilość ofiar śmiertelnych niemieckiego lotnictwa w 1929 r. — 45, z tego na loty sportowe i turystyczne wypada 15, na loty szkolne 6.

Jak widzimy, działalność naszych klubów (porównaj zestawienie za r. 1929 — Młody Lotnik z lutego b. r.) nie przedstawia się tak słabo w porównaniu z innemi państwami.

Rzuciłem tych kilka cyfr dla interesujących się lotnictwem sportowem w Polsce, aby je czasem porównali i stwierdzili, że lotnictwo sportowe w Polsce stoi już na znacznym poziomie.

Kpt. dr. T. Halewski.

NOWY SKOK W ROZWOJU POLSKIEGO LOTNICTWA BEZSILNIKOWEGO

Wytrwała praca lwowskich akademickich organizacyj lotniczych, zmierzająca do stworzenia polskiego lotnictwa bezsilnikowego, została uwieńczona nowemi zdobyczami, które już dziś, przynajmniej pod względem jakości, pozwolą polskie szybownictwo prawie w całej rozciągłości porównywać do analogicznej gałęzi lotnictwa u naszych zachodnich i wschodnich sąsiadów.



Grupa uczestników z A. A. L.

Strona ilościowa przedstawia się jeszcze słabo. Jednakowoż tempo ostatnich dwóch lat, a czterech „wypraw" szybowcowych każe przypuszczać, że i pod tym względem zajmiemy niedługo dobre miejsce.

Parę cyfr najlepiej rozwój ten ilustruje:

1) *Pierwsza wyprawa*: 1 szybowiec, 5 lotów, czas ogólny lotów 4,5 minut, 1 pilot.

2) *Druga wyprawa:* 2 szybowce, 52 loty, czas ogólny lotów — 3 godziny, 4 pilotów.

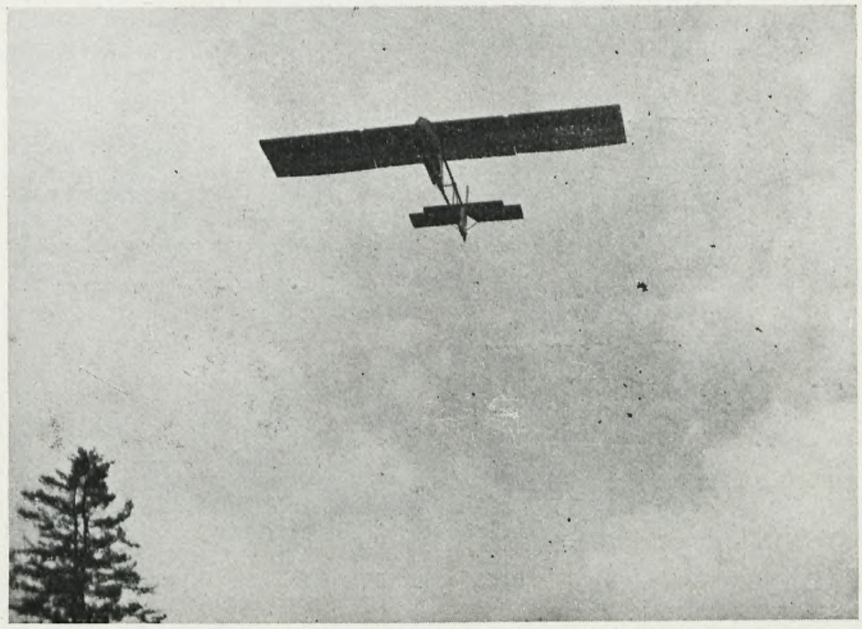
3) *Trzecia wyprawa:* 2 szybowce, 108 lotów, czas ogólny lotów — 7 godzin, 12 pilotów.

4) *Czwarta wyprawa:* 6 szybowców, *330 lotów*, czas ogólny lotów 12 godzin, przeszło 20 pilotów.

Największym sukcesem wyprawy ostatniej (październik—listopad r.

b.) jest pomyślne zakończenie początkowego kursu pilotażu na szybowcach. W ciągu ostatniego tygodnia trwania wyprawy, podczas którego rozporządzaliśmy szybowcami szkolnemi, pomimo fatalnej pogody, ukończyło kurs czterech uczniów, zdobywając dyplomy pilotów szybowcowych kategorji „A". Nasze przypuszczenia, oparte na praktyce wypraw poprzednich, oraz dane niemieckie, dotyczące szkolenia, sprawdziły się zupełnie. Szybownictwo jest naprawdę najłatwiejszym, najtańszym i najbezpieczniejszym środkiem dla opanowania sztuki pilotowania.

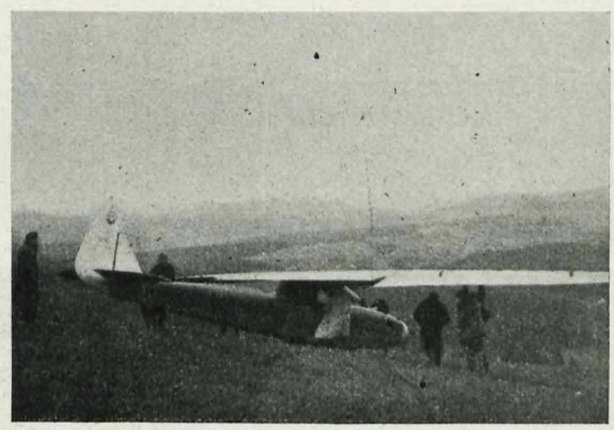
Podczas prawie całego okresu szkolenia padał deszcz lub śnieg. Z powodu niepomyślnego wiatru północno-zachodniego, większość lotów szkolnych odbywać się mu-



CW-2

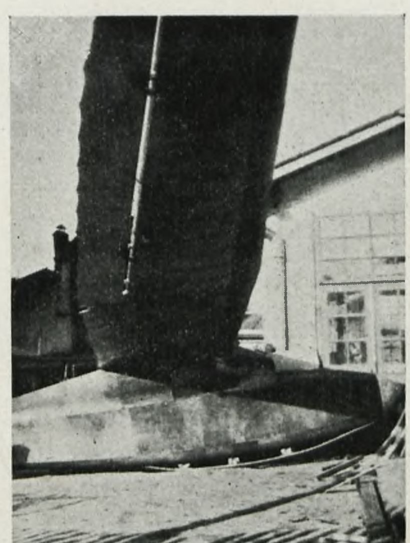


CW-2



CW-4



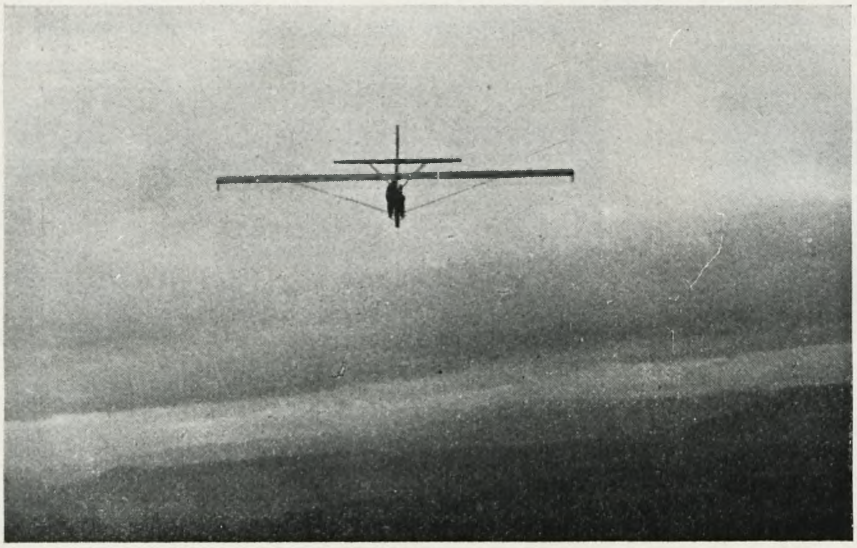


CW-4

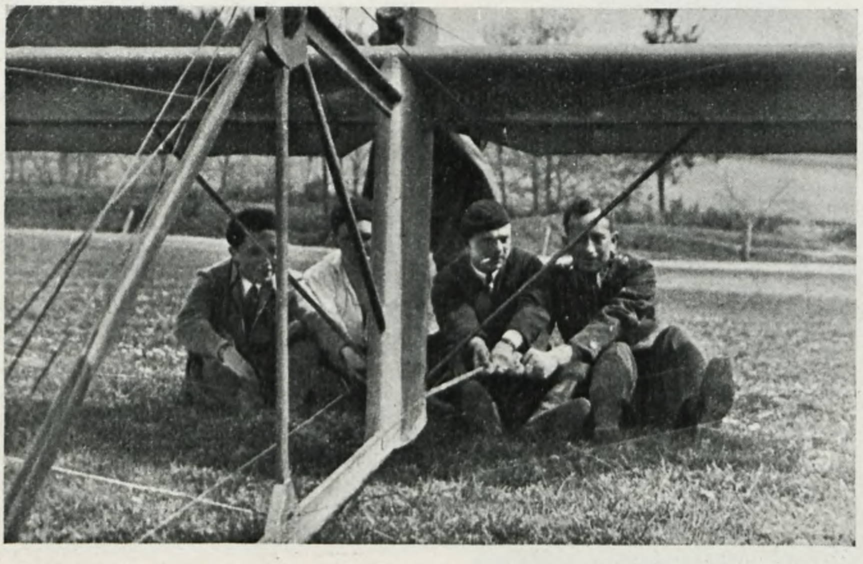
siała na bardzo niewygodnym, trudnym i niebezpiecznym terenie. Prawie każdy krótki szkolny lot, trwający średnio 14 sekund mógł się skończyć, w razie nieuwagi ucznia, uszkodzeniem szybowca, z powodu ograniczenia drzewami i rowem. Każde z lądowań ucznia-pilota było połączone z walką z szybowcem, który z powodu układu terenu i niepomyślnego kierunku wiatru miał stałą tendencję do wpadania na przeszkody. Toteż stale następowały „przymusowe lądowania", szczęśliwie się jednak kończące. Nic też dziwnego, że po pomyślnym wykonaniu około 10 „locików" w powyższych warunkach przez każdego z uczniów, instruktorzy decydują się, ostatniego dnia trwania wyprawy, dopuścić pozostałych na wyprawie czterech uczniów-pilotów do wykonania lotów



Inż. S. Grzeszczyk na chwilę przed startem



Jeden z lotów szkolnych



Przytrzymywanie szybowca przed startem

egzaminacyjnych dla otrzymania dyplomu pilota szybowcowego kategorji „A". Lot taki, wykonany w idealnie prostej linji (warunek zachowania kierunku musi być spełniony), i w czasie powyżej 30 sek., znowu z powodu wiatru połudn.-zachodniego musiał się odbywać na terenie ograniczonym głębokiemi jarami i drzewami. Na szczęście pierwsze loty (egzaminacyjne) odbyły się przy spokojnym wietrze o sile około 3—4 m/sek.

Pierwszym polskim pilotem szybowcowym kat. A zostaje p. Bolesław Łopatniuk. Następnie kategorję powyższą otrzymują: pp. Mynarski, kpt. dr. Niedźwirski i Dąbrowski (wszyscy członkowie A. A. L.). Następne loty, już treningowe, odbywają się przy znacznie silniejszym wietrze, dochodzącym do 7 m/sek, i również kończą się pomyślnie, wykazując opanowanie zupełne maszyny i powietrza przez nowych pilotów. Loty treningowe, dochodzące do 50 sek. (Łopatniuk, Mynarski), z wyrzutem po starcie powyżej miejsca startu, były dowodem celowości szkolenia na szybowcu. Widzowi fachowcowi lotniczemu, nie śledzącemu szkolenia od początku, trudno było uwierzyć, iż powyższy lot mógł wykonać pilot, który posiada za sobą zaledwie około 15 locików samodzielnych i ani jednego „doubla", a cały czas jego poprzednich lotów samodzielnych wynosi około 4 do 5 minut.

Dalsze wnioski dotyczące ewentualnej zmiany szkolenia, przedewszystkiem pilotów sportowych (motorowych) w klubach, będą oparte na doświadczeniach roku przyszłego, po wiosennej wyprawie szybowcowej, na której piloci szybowcowi kat. A przejdą odpowiedni trening, a po wyprawie zostaną przeszkoleni na płatowcach silnikowych.

Wyniki początkowego szkolenia to największy sukces wyprawy. Na następnych miejscach należy umieścić ustalenie nowego polskiego maksymalnego czasu lotu, wynoszącego 2 g. 30 m. 15 sek., wykonanego do doświadczalno-rekordowym szybowcu Związku Awiatycznego CW4 (konstr. W. Czerwińskiego) oraz lotu dwuosobowego na tymże szybowcu, trwającego 1 g.

2 m. 18,2 sek. z osiągnięciem pięknej wysokości, wynoszącej 420 m. powyżej miejsca startu.

Przeszkolenie pilotów klubowych (wyszkolonych na Henriot'ach) liczbowo nie przedstawia się zbyt efektownie, gdyż wyprawa, z powodów czysto technicznych, nie posiadała w pierwszym okresie trwania — szybowców szkolnych. Kategorję B uzyskują: pani Wanda Olszewska oraz Kazimierz Chorzewski. Zeszłoroczni piloci z kategorją B nie mieli możności wykonania odpowiedniego treningu (brak maszyn szkolnych przez 3 4 wyprawy) i uzyskania kat. C. Jedynie ostatniego dnia pilotowi Zygmuntowi Laskowskiemu udaje się wykonać ładny lot, częściowo żaglowy, wynoszący 3 m. 5 sek. Piloci kat C, wyszkoleni na ostatniej wyprawie, latający na szybowcu przejściowym (CW2), wykonują piękne i trudne z powodu porywistego wiatru loty żaglowe. Pil kat. C, Adam Nowotny, wykonywa lot wynoszący 50 minut. Pil. Rudolf Matz kończy swój pięknie zapowiadający się lot żaglowy w dwudziestej minucie, ulegając nieszczęśliwemu wypadkowi z powodu defektu szybowca.



CW-3 i CW-4 w locie.

Pomyślne wyniki wypraw zainteresowały czynniki państwowe i dzięki ich coraz intensywniejszej pomocy rozwój polskiego lotnictwa bezsilnikowego będzie mógł szybko posuwać się naprzód, a projektowane prace w tej dziedzinie na rok przyszły zbliżą nas do państw w lotnictwie bezsilnikowem przodujących.

Inż. Szczepan Grzeszczyk.

ROZWÓJ AERONAUTYKI W Z. S. S. R.

Lotnictwo sowieckie ciągle wzrasta. Dowodem tego służą: niedawno dokonany „Przelot Wschodni" do Ankary, Teheranu i Kabulu na trzech pocztowych samolotach sowieckiej konstrukcji z sowieckiemi silnikami po 400/500 MK; zbudowany w krótkim czasie mały sterowiec; oraz przyrost długości linij komunikacji lotniczych.

Aby ułatwić pracę lotnictwu cywilnemu, po trzydniowym kongresie lotniczym, po długich przygotowaniach i po rozpatrzeniu projektu „Kodeksu Lotniczego Z. S. S. R", dnia 29 X.30 r. Rada Komisarzy Ludowych postanowiła zorganizować „Wszechzwiązkowe Zjednoczenie Cywilnej Floty Powietrznej", podległe bezpośrednio „Radzie Pracy i Obrony". Istniejąca dotychczas Główna Inspekcja Lotnictwa Cywilnego zostaje z dn. 10 XI 1930 rozwiązana, a cały majątek jej oddany nowemu zjednoczeniu.

Zgodnie z uchwałą akcjonarjuszy, całe mienie towarzystwa Dobrolot również ma być oddane nowemu zjednoczeniu z tem, że zjednoczenie to do dnia 1 stycznia 1932 r. spłaci prywatnych akcjonarjuszy. Akcje towarzystwa Dobrolot, znajdujące się w prywatnem posiadaniu i nie przedstawione do spłacenia do dn. 1 stycznia 1932 r. będą anulowane.

Wszechzwiązkowe Zjednoczenie Cywilnej Floty Powietrznej ma za zadanie: eksploatację linij lotniczych, planowy podział i regulację lotnictwa, znajdującego się w posiadaniu zjednoczenia i innych organozacyj; badanie i organizację nowych szlaków powietrznych; szkolenie personelu dla lotnictwa cywilnego oraz doświadczenia w dziedzinie budowy płatowców, sterowców i silników.

Zarząd Zjednoczenia ma opracować w porozumieniu z komisarjatem skarbu statut i rozmiar potrzebnego kapitału i w przeciągu miesiąca ten projekt przedstawić do zatwierdzenia Radzie Pracy i Obrony.

Po przylocie do Moskwy niemieckiego sterowca L. Z. — 127 oraz po lotach nad Moskwą małego sterowca sowieckiego „Komsomolskaja Prawda" Osoawjachim i rząd ZSSR, wykorzystując entuzjazm ludności, rozpoczęli zbieranie składek na budowę sterowców. W krótkim czasie zebrane zostało kilkadziesiąt tysięcy rubli. Celem poparcia akcji Prezydjum C. K. Osoawjachimu zorganizowało „Komitet Budowy Sterowców".

Najciekawszym momentem dla nas jest nowy sukces lotnictwa bezsilnikowego. Podczas odbywających się obecnie międzynarodowych zawodów szybowcowych w Koktebele na Krymie, podczas silnego wiatru, pilot Stepanczenok wykonał 3 loopingi na szybwocu „Krasnaja Zwiezda".

Szybowiec ten, specjalnie skonstruowany przez S. Korolewa do lotów akrobatycznych, jak: loopingi, beczki i korkociągi, posiada następujące dane techniczne:

Powierzchnia nośna — 12,5 m².
Rozpiętość — 12,4 m.
Długość — 5,5 m.
Waga ogólna (z pilotem i spadochronem) — 225 kg.
Współczynnik wytrzymałości — 12.

Konstruktor miał przed sobą bardzo ciekawe zadanie do rozwiązania, ponieważ dotychczas na szybowcach nie wykonywano figur, tak zwanego wyższego pilotażu. Nielicznych prób amerykańskich nie można brać pod uwagę, ponieważ szybowce amerykańskie były holowane przez samolot na pewną wysokość, a nie startowały samodzielnie.

Jest to niewątpliwie duży krok naprzód w dziedzinie lotów szybowcowych, a w niedalekiej przyszłości — być może — niezastąpiona rzecz w szkoleniu przysposobienia wojskowego na pilotów myśliwskich.

M. Obuchowski.

PRELIMINARZ BUDŻETOWY ZARZĄDU GŁ. LOPP. NA 1931 R.

Wpływy:

A. Od Komitetów 50% ich wpływów.		
1. Wpis i skład. 50%		1.000.000
2. Tydzień L.O.P.P. 50%		200.000
3. Ofiary, imprezy, przedsięb. 50%		400 000
B. Inne wpływy Zarz. G.		
1. Częściowa spłata zadłużeń Komitetów		175.000
2. Bezpośrednie wpływy Zarządu Gł.		100 000
		1.875 000

Wydatki:

1. Budowa lotnisk i urządzeń lotniskowych		230.000
2. Szkoła pilotów		240.000
3. Szkoły Mechaników:		
w Bydgoszczy	40.000	
we Lwowie	120 000	160 000
4. Budowa cywil. szkoły o p g.		125 000
5. Popieranie twórczości i prac naukowych		
a) w dziedz. lotn.	250.000	
b) w dziedz. gaz.	50.000	300.000
6. Stypendja na studja zagraniczne:		
a) lotnicze	40 000	
b) gazowe	20.000	60.000
7. Inspektorat o.p.g.		54.000
8. Kursy obrony przeciwgazowej		30.000
9. Sprzęt o.p.g.		50 000
10. Inspektor o.p.l.		45.000

11. Sprzęt o.p.l.		55.000
12. Sport lotniczy		80.000
13. Konkursy i raidy		40.000
14. Konkursy drużyn o.p.g.		10.000
15. Gabinet o.p.g.		15.000
16. Tępienie szkodników roślinnych		11.000
17. Wydawnictwa naukowe:		
a) lotnicze	10 000	
b) o.p.l.	15 000	
c) o.p.g.	15 000	40 000
18. Wyjazdy na konferencje i zjazdy		10.000
19. Popieranie prac młodzieży		20.000
20. Propaganda		86.000
21. „Lot Polski"		45.000
22. Administracja		135.000
23. Nieprzewidziane		34.000
		1 875.000

1. Rozbudowa lotnisk — Zł. 230.00.

Suma ta przeznaczona jest na prowadzenie prac przy rozbudowie lotnisk przez Zarząd Główny, a więc specjalnie lotniska przy szkole pilotów w Radomiu oraz na udzielanie subsydjów tym Komitetom, których środki finansowe nie pozwalają na wykonanie koniecznych prac lotniskowych na ich terenie.

2. Szkoła pilotów — zł. 240.000.

Brak dostatecznych funduszów nie pozwolił Zarządowi Gł. na wykończenie dotychczas budynków i urządzeń Szkoły Pilotów w Radomiu. O ile w r. 1931 Zarząd Gł. będzie mógł w całości dysponować preliminowaną sumą, to wówczas budynki szkoły zostaną wykończone. Pozostanie jedynie zakup wewnętrznego urządzenia internatu i sprzętu wyszkoleniowego i warsztatowego.

3. Szkoły mechaników — zł. 160.000

Suma ta składa się z 40 000 zł. potrzebnych na ukończenie kursu w szkole w Bydgoszczy oraz do 120.000 zł. na prowadzenie przez cały rok 1931 II. Kursu Szkoły Mechaników we Lwowie. Preliminowane sumy przewidują wydatkowanie miesięczne do 10.000 zł. na prowadzenie każdej szkoły.

4. Budowa cywilnej szkoły o.p.g. — zł 125 000.

Przyśpieszenie budowy gmachu cywilnej szkoły o.p.g., bez której wszechstronna akcja o.p.g. nie może rozwijać się tak skutecznie, jak tego wymaga bezpieczeństwo obywateli na wypadek wojny, skłoniła Zarząd Gł. do zapreliminowania zł. 125 000.

5. Popieranie twórczości i prac naukowych:

a) w dziedzinie lotnictwa — zł. 250.000.

Wzorem lat ubiegłych suma ta w większej części przewidziana jest na zamówienie przez Zarząd Gł. 2—3 prototypów awjonetek i na zakup silników do nich. Na ten cel preliminuje się około 150.000. Pozostałe 100.000 zł. zostaną zużytkowane na wypłatę reszty należności za prototypy zamówione w poprzednich okresach budżetowych oraz udzielenie subwencji poszczególnym organizacjom, których działalność twórcza zasługuje na poparcie i daje gwarancje celowego wykorzystania przyznanych im sum.

b) w dziedzinie gazowej — zł. 50.000.

6) Stypendja na studja zagraniczne:

a) lotnicze — zł. 40.000.

b) gazowe — zł. 20.000.

7. Inspektor o.p.g. — zł. 54.000.

Zapreliminowana suma zł. 54.000 składa się z dotychczasowej kwoty r. b. zł. 28.000 oraz z następujących:

10.000 na regulaminy i instrukcje, formularze i t. p.

16 000 na dokumentację o.p.g., połączoną z zakupem książek, prenumeratą pism, przerabianiem zawartego w nich materjału na użytek praktyczny o.p.g., z wydawaniem biuletynów i t. d.

8. Kursy obrony przeciwgazowej — zł. 30.000.

Wzorem roku 1930 wstawia się do preliminarza pozycję, która służyć będzie do uzupełnienia wiadomości inspektorów i instruktorów wyższych kategoryj na kursach centralnych oraz do zaspokojenia potrzeby stworzenia kadr instruktorskich w organizacjach społecznych, gdzie te (w szczególności z okazji zjazdów i własnych kursów centralnych) zgadzają się na przeszkolenie gazowe swoich członków z różnych części kraju.

9. Sprzęt o. p. g. — zł. 50.000.

Zaopatrzenie drużyn wymaga posiadania i odnawiania zestawów sprzętu dla ćwiczących drużyn o. p. g.

10 i 11. Inspektorat o. p. l. i sprzęt o. p. l. — zł. 100.000.

Wykonanie uchwał Ogólnych Zgromadzeń o udziale LOPP w obronie przeciwlotniczej i o rozwiązaniu własnych organizacyjnych zagadnień Ligi z tem związanych na wzór przyjęty w o. p. g., wyraża się w utworzeniu Inspektoratu Lotniczego i O. P. L.

Inspektorat ten z Inspektoratem Głównym na czele i fachowo uzależnionymi od niego Inspektorami Wojewódzkimi rozpocznie działalność swą po ukończeniu przez kandydatów na Inspektorów Woj. specjalnego kursu lotnictwa i o. p. l. w Warszawie. Nastąpi to jeszcze w 1930 roku.

Znaczna ilość wydawnictw, regulaminów, instrukcyj, podręczników, tablic i t. d. oraz organizacja i prowadzenie zbiorowych ćwiczeń, związanych z urządzeniem próbnych posterunków, wymagać będzie łącznie około zł. 45.000.

Ponadto, analogicznie do zaopatrzenia w dziale o. p. g., o. p. l. wymaga posiadania sprzętu, którego skompletowanie dosięgnąć może sumy zł. 55.000.

12. Sport lotniczy — zł. 80.000.

Suma ta przeznaczone jest na wspomaganie w różnych formach działalności lotniczych klubów sportowych. Gotówkowe subsydja będą wydawane w porozumieniu z Komisją Lotnictwa Sportowego, w której L.O.P.P. jest reprezentowana.

13. Konkursy i raidy — zł. 40.000.

W roku 1931 projektowany jest raid naokoło Polski, przechodzący w miarę możności przez wszystkie lotniska, a bezwarunkowo przez lotniska LOPP. Będzie on miał duże znaczenie propagandowe i da klubom nową próbę sił. Na to przewiduje się zł. 25.000. Pozostała kwota zużytkowana zostanie na subwencjonowanie raidów, urządzanych bądź przez LOPP, bądź też przez kluby lotnicze.

14. Konkursy drużyn o. p. g. — zł. 10.000.

Dla większego zainteresowania placówek LOPP należytą organizacją drużyn i porównania wyników ćwiczeń projektuje się urządzenie ogólno krajowego konkursu tych drużyn.

15. Gabinet o. p. g. — zł. 15.000.

16. Tępienie szkodników roślinnych — zł. 11.000.

Pokrewieństwo dziedziny obrony przeciwgazowej z dziedziną tępienia szkodników roślinnych przy pomocy środków chemicznych otwiera dla LOPP duże możliwości propagandowe ze względu na pożyteczną akcję w pokojowem życiu gospodarczem. Przy bliższem jeszcze wejściu w styczność z polskim przemysłem chemicznym, LOPP może zapewnić sobie w ten sposób na przyszłość korzyści finansowe, a mianowicie zaopatrywać zainteresowanych w środki chemiczne i przyrządy do tępienia szkodników roślinnych.

17. Wydawnictwa naukowe:

a) lotnicze — zł. 10.000.

b) o. p. l. — zł. 15.000.

c) o. p. g. — zł. 15.000.

18. Wyjazdy na konferencje i zjazdy— zł. 15.000.

19. Popieranie prac młodzieży — zł. 20.000.

20. Propaganda — zł. 86.000.

21. „Lot Polski" — zł. 45.000.

22. Administracja — zł. 135.000.

23. Nieprzewidziane — zł. 34.000.

Kwotą zł. 34 000 zaokrąglony zostaje budżet do sumy zł. 1 875.000. Suma ta odpowiada w przybliżeniu zeszłorocznej, a wobec rozszerzenia prac L.O.P.P. przez podjęcie o. p. l., zachodzi większa niż dotychczas potrzeba zapewnienia sobie tej możliwości.

Od Redakcji

Niniejszy numer obiecaliśmy poświęcić IV-ej wyprawie szybowcowej. Wobec jednak przedłużenia czasu trwania wyprawy, nie mogąc już dalej zwlekać z wydaniem numeru, zmuszeni jesteśmy szczegółowe omówienie wyprawy odłożyć do numeru następnego. W numerze tym zamieścimy m. in. specjalnie napisaną z okazji wyprawy nowelę szybowcową Janusza Meissnera „Przed czołem burzy".

KRONIKA POLSKA

Projekt lotu dokoła świata. Pp. por. J. Lewoniewski i kpt. Kretowicz wystąpili z projektem zorganizowania i wykonania polskiego lotu dookoła świata na awionetce PWS—52. Koszt imprezy został obliczony na około 150.000 złotych.

Jak można sądzić z dotychczasowego stanu rzeczy, wskutek braku pieniędzy, projekt ten do skutku nie dojdzie. Możliwem jest jednak, że wymienieni lotnicy odbędą rajd krótszy, po Europie.

Polska w Salonie Paryskim. W dniu 28 listopada r. b. nastąpi otwarcie międzynarodowej wystawy lotniczej w Paryżu, znanej pod nazwą Salonu Paryskiego.

Na tegorocznym salonie Polska poraz pierwszy pokaże światu swój dorobek w dziedzinie lotnictwa. Polską myśl konstrukcyjną reprezentować będą dwa samoloty: myśliwski PZL—6 (P 6) oraz łącznikowy PZL—2 (Ł 2).

Samolot myśliwski PZL—6, konstrukcji inż. Puławskiego, metalowy, całkowicie wykonany przez Państwowe Zakłady Lotnicze, jest najnowszym wyrazem ewolucji płatowca PZL-1, który na konkursie w Bukareszcie osiągnął znakomite rezultaty. Dotychczas przeprowadzone loty próbne dały nadspodziewanie dobre wyniki, a m. in.: szybkość w locie poziomym — 292 km, wysokość 5.000 m, — w 8 m. 31 sek. Płatowiec jest przystosowany do silników gwiaździstych, chłodzonych powietrzem. Zaopatrzony jest w silnik 500-konny Jupiter.

Oprócz PZL—6, Polska wystawi w Salonie Paryskim samolot łącznikowy — PZL—2, wykonany również przez Państwowe Zakłady Lotnicze. Jest to górnopłat ze skrzydłami szczelinowemi, z silnikiem Wright 220 MK, wykonanym w kraju przez Polskie Zakłady Skody.

PZL—2 zbudowany jest całkowicie z metalu, jedynie skrzydła są pokryte płótnem. Konstruktorami są inż.: Dąbrowski i Kot.

Ponadto wysłany został do Paryża amortyzator oliwno - powietrzny, patent P. Z. L. oraz ścięgna profilowe PZL-u.

Salon lotniczy zwiedzi szereg przedstawicieli polskiego świata lotniczego na czele z szefem Departamentu Aeronautyki, płk. Rayskim, oraz naczelnikiem Wydziału Lotnictwa Cywilnego Min. Kom. płk. Filipowiczem, którzy udają się do Paryża na walny zjazd F. A. I, oraz kongres bezpieczeństwa lotnictwa, mające odbyć się w czasie trwania Salonu.

Pierwsi posłowie-lotnicy. Zbierający się obecnie Sejm liczy w swem gronie dwóch posłów-lotników. Są to: mjr. obs. Tebinka, znany wielu członkom Aeroklubów Akademickich jako b. prezes Zw. Lotniczego Młodzieży (w r. 1923) oraz ziemianin, p. Jan Rudowski, prezes Tow. Org. i Kółek Rolniczych, szkolący się obecnie w pilotażu w A. A. W.

Lot Małej Ententy — co dwa lata. Na odbytej w dn. 22 listopada w Białogrodzie konferencji przedstawicieli aeroklubów Jugosławji, Czechosłowacji, Rumunji i Polski zdecydowano, że odbywające się dotąd corocznie zawody wojskowe p. n. „Lot Małej Ententy i Polski" mają być organizowane co dwa lata, przyczem następne — w r. 1932.

Powstał projekt, aby w latach, w których nie będą odbywały się wymienione zawody wojskowe, organizować imprezy dla lotnictwa sportowego państw Małej Ententy i Polski. Pierwsze tego rodzaju zawody odbyłyby się przypuszczalnie w przyszłym roku.

SPORT

Z Komisji Lotnictwa Sportowego. Do K. L. S. został dokooptowany p. inż. Jan Kawecki, kierownik wydziału lotniczego Zarządu Gł. L. O. P. P.

Zebranie Rady Klubów Lotniczych. W dniu 31 października odbyło się pod przewodnictwem dyr. mjr. Makowskiego zebranie Rady Klubów, w którem uczestniczyli delegaci K. L. S., pp. mjr. Kwieciński i Kwaśniak, oraz członkowie: inż. Bereza, dr. Gaszyn, kpt. Iżycki, kpt. Halewski, inż. Karpiński, por. Kulza, Ł. May, red. Osiński, A. Rojecki i mjr. Romanowski. Porządek dzienny obejmował: 1) Odczytanie protokółu z poprzedniego zebrania, 2) Sprawozdania informacyjne, 3) Pomoc materjałowa (m. in. podział silników), 4) Subwencje, 5) Program lotnictwa sportowego na r. 1931/32, 6) Sprawy zawodów, 7) Warunki M. K. szkolenia w klubach, 8) Trening pilotów p. w. i rezerwy, 9) Ubezpieczenia, 10) Kalendarz zawodów na r. 1931, 11) Sprawy bieżące i 12) Wolne wnioski.

Z braku czasu punkt 5 (program) odłożono do następnego zebrania, które odbyło się w Bezmiechowej w dniu 11.XI z udziałem pp.: radcy Adamowicza, kpt. Skarzyńskiego, prof. Pruszkowskiego i L. Kwaśniaka ze strony K. L. S. oraz pp.: inż. Grzeszczyka, kpt. Halewskiego, inż. Karpińskiego, Ł. Maya, red. Osińskiego, mjra Romanowskiego, K. Rożańskiego, Z. Siedleckiego — członków Rady oraz za-



Rada Klubów. Siedzą: kpt. M. Iżycki (Poznań), por. J. Kulza (Warszawa — S. K. L.), kpt. T. Halewski (Warszawa — A. A. W.), red. J. Osiński — sekretarz Rady, za nim L. Kwaśniak (K. L. S.), dalej: mjr. B. Kwieciński (K. L. S.), dyr. inż. W. Bereza — wiceprezes i dyr. mjr. W. Makowski — prezes Rady, kpt. K. Michalik (Kraków), mjr. Z. Romanowski (Kraków), inż. A. Karpiński (Biała), Ł. May (Lwów). Stoją: J. Gajęcki z A. R. P., dr. K. Gaszyn (Śląsk) i W. L. Sobol z red. Skrzydlatej.

proszonych gości, m. in. delegatów Zw. Awiat. (pp. Laskowski, Czerwiński, Nowotny i Matz).

Echa III K. K. A. Nakładem A. R. P. ukaże się książka o III K. K. A., zawierająca wszystkie dotychczasowe publikacje Aeroklubu o Konkursie, łącznie ze szczegółowemi wynikami. Będzie to piękny dokument o imprezie, która tak świetnie udała się. Aeroklubowi, który z wielką dokładnością i starannnością przeprowadził kontrolę zawodów i jej dokumentację, czego koroną będzie właśnie wspomniane wydawnictwo, należy się wielkie uznanie. Niewątpliwie publikacje te posłużą jako wzory przy organizowaniu innych imprez i ustrzegą przed brakami formalistyki.

Nie sposób nie dorzucić paru słów o organizacji zaopatrzenia, której sprawność podkreślaliśmy w n-rze poprzednim. Firma Standard-Nobel zasłużyła się tu dobrze i dała wyraz swemu obywatelskiemu stanowisku. Koszty organizacji zaopatrzenia na 13 etapach musiały być niewątpliwie niewspółmierne do stosunkowo nieznacznej przewidywanej konsumcji — 10.000 litrów paliwa. Mimo to, dbałość Sandardu o zaopatrzenie etapów poszła dalej niż zobowiązywały do tego zapotrzebowania. Ponadto Standard współpracował przy kompletowaniu map etc. Dobrą opinję u kierownictwa zawodów i wielkie zaufanie u zawodników — oto, co wyniosła służba zaopatrzenia z III K. K. A.

KOMUNIKACJA

Ceny biletów samolotowych zrównane z cenami biletów kolejowych III-ej klasy. Linje Lotnicze „Lot" prągnąc przekonać najszerszą publiczność o tem, że komunikacja powietrzna nie jest komunikacją sezonową, letnią i że można bardzo wygodnie podróżować samolotem przez cały rok bez przerwy, a wreszcie chcąc udostępnić ją najszerszemu ogółowi, w tegorocznym okresie zimowym, t. j. od 15.XI.1930 r. do 15.III.1931 r., udzielać będzie 40% i 50% zniżek od normalnych cen taryfowych. 40%-wa zniżka ceny przysługiwać będzie wszystkim, 50%-wa zaś — stałym członkom L. O. P. P., t. j. takim, którzy przynajmniej przez 6 miesięcy przed dniem wykupna biletu opłacali regularnie składki członkowskie.

Dzięki wprowadzeniu wyżej wspomnianych zniżek, ceny biletów samolotowych z Warszawy będą wynosić (cena pierwsza: przy zniżce 40%, druga: dla członków L. O. P. P., trzecia: III kl. poc. pośp.):

do Bydgoszczy	zł. 32.40	zł. 27.—	zł. 23.40
do Katowic	„ 36.—	„ 30.—	„ 26.40
do Krakowa	„ 42.—	„ 35.—	„ 29.20
do Lwowa	„ 45.60	„ 38.—	„ 38.—
do Poznania	„ 39.—	„ 32.50	„ 25.80
do Gdańska	„ 48.60	„ 40.50	„ 30.80
do Brna	„ 60.—	„ 50.—	„ 47.80
do Wiednia	„ 73.20	„ 61.—	„ 61.—
do Bukaresztu	„120.—	„ 100.—	„ 85.60

Jak widzimy, ceny biletów samolotowych, które mniej więcej równają się cenom biletów kolejowych III-ej kl. pociągów pośpiesznych, pozwolą wszystkim na korzystanie przy każdej sposobności z komunikacji samolotowej, która — jak to ogólnie wiadomo — jest stuprocentowo bezpieczna, najszybsza i najwygodniejsza.

W związku z wprowadzeniem w życie tej godnej uznania inowacji, nadmienić się godzi, że samoloty P. L. L. „Lot" są ogrzewane, dzięki czemu pasażerowie nie potrzebują ubierać się specjalnie ciepło oraz, że 10-cioosobowe, samaloty P. L. L. „Lot" urządzone są z komfortem (wygodne fotele, oddzielne kajuty na bagaż i pocztę, toaleta i t. p.), a wreszcie, że w miastach, gdzie porty lotnicze są odległe od centrum, Linje Lotnicze odwożą pasażerów bezpłatnie samochodami na lotniska oraz z lotnisk do śródmieścia.

Loty w październiku. W październiku samoloty komunikacyjne P. L. L. kursowały codziennie (z wyjątkiem niedziel) między Warszawą a Bydgoszczą, Gdańskiem, Katowicami, Krakowem, Lwowem, Poznaniem, Wiedniem; trzy razy tygodniowo zaś między Katowicami a Brnem, oraz między Lwowem (przez Galacz) a Bukaresztem, osiągając 100% bezpieczeństwo i średnią regularność 98.2%.

W 516 lotach, przelatując przestrzeń 134.640 km, samoloty przewiozły 829 pasażerów, 3,4 tonn poczty, 5,3 tonn gazet, 6.6 tonn bagażu i 16,6 tonn towarów.

W bieżącym miesiącu samoloty kursują na tych samych linjach co w miesiącu październiku, z tą jedynie różnicą, iż naskutek przeprowadzonych obecnie robót ziemnych na lotnisku katowickiem wstrzymany został chwilowo ruch z Katowicami. W związku z tem samoloty między Warszawą, Wiedniem i Brnem a Krakowem kursują bezpośrednio z pominięciem Katowic.

TECHNIKA

Płatowiec sportowo-turystyczny „Moryson II". Koło LOPP przy warsztatach wagonowych w Ostrowiu Wlkp. zbudowało awionetkę konstrukcji p. Józefa Morysona. Jest to dolnopłat wolnonośny, o składanych skrzydłach. Płaty wykonane z drzewa o pokryciu częściowo sklejką, a częściowo płótnem. Przewidziane zostały bagażniki dosyć obszerne, co pozwoli na użycie samolociku do celów turystycznych. Kadłub o przekroju prostokątnym, drewniany, kryty sklejką. Łoże silnika, jak i podwozie, wykonane z rur stalowych. Oś łamana, amortyzacja ze sznurów gumowych. Stateczniki drewniane kryte sklejką, zaś opierzenie płótnem.

Silnik o mocy 85 — Cirrus M III.

Charakterystyka płatowca jest następująca: Rozpiętość skrzydeł 10,5 m, powierzchnia nośna 15 m², obciążenie powierzchni 43,3 kg m², obciążenie mocy silnika 7,6 kg MK, ciężar użyteczny 200 kg, paliwo i smary 100 kg, ciężar własny — 350 kg. Szybkość około 180 km godz.

PRZEMYSŁ

Przemysł a prototypy. Wobec braku odpowiednich środków finansowych, wytwórnie polskie ograniczyły bardzo prace konstrukcyjne. Państwo finansować będzie po jednym, ewentualnie po dwa prototypy w każdej fabryce i tak: PZL — otrzymała zamówienie na prototyp samolotu bombowego oraz wykańcza swój samolot komunikacyjny. Wytwórnie: Lubelska i w Białej Podlaskiej opracowują po jednym samolocie wywiadowczym i po jednej awionetce.

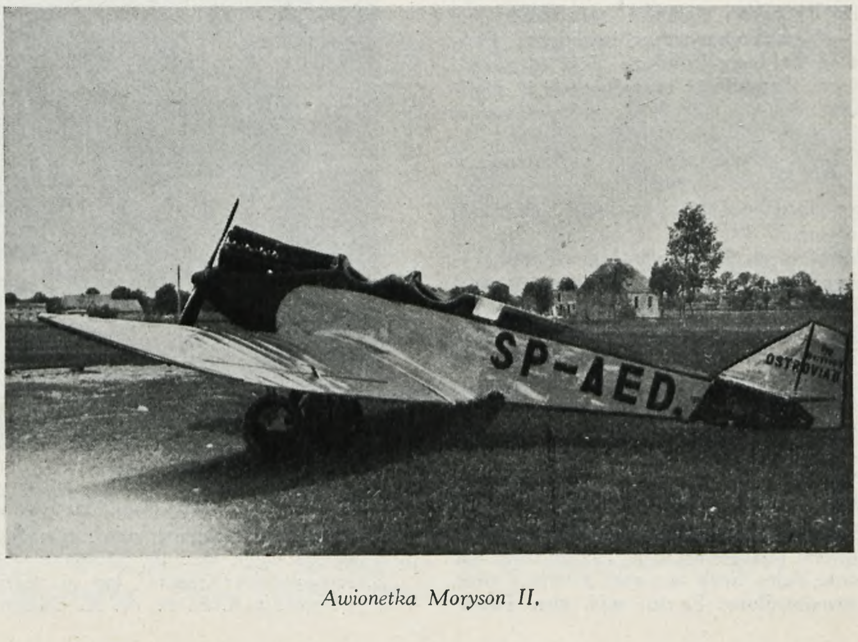
WOJSKO

Wojskowa szkoła lotnicza dla małoletnich w Bydgoszczy. Z dniem 1-XI została uruchomiona przy Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa szkoła podoficerska dla małoletnich.

Szkoła ma na celu przygotowanie młodzieży do zawodu podoficerskiego w lotnictwie przez odpowiednie wychowanie oraz wyszkolenie wojskowo-ogólne i fachowo-techniczne. Nauka trwa trzy lata, w pierwszym roku kurs ogólny, później następuje podział na grupę pilotów i mechaników. Piloci mają stanowić 23% ogólnej liczby słuchaczy, resztę zaś mechanicy.

Wymagane są następujące kwalifikacje: wiek 16—19 lat, ukończenie szkoły powszechnej oraz odpowiedni stan zdrowia.

Przy szkole znajduje się internat prowadzony kosztem państwa. W roku bie-



Awionetka Moryson II.



Po rozdaniu nagród uczestnikom III-go K. K. A.

Siedzą pp.: kierownik zawodów mjr, B. Kwieciński, min. Kühn, prezes Zarządu Gł. L.O.P.P. min. Eberhardt oraz jeden z zawodników, inż. J. Drzewiecki. Stoją pp.: J. Sołtykowski, kpt. I. Giedgowd, por. F. Żwirko, inż. S. Prauss, inż. S. Rogalski, B. Orliński, por. J. Lewoniewski, inż. S. Wigura, por. H. Skrzypiński, K. Góralewicz oraz naczelnik Wydz. Lotn. Cyw. ppłk. inż. Cz. Filipowicz.

żącym złożono przeszło 6000 podań na sto miejsc przewidzianych. Po odrzuceniu nadmiaru na badaniach lekarskich pozostało dwustu kandydatów, którzy musieli złożyć egzamin konkursowy. Szkoła mieści się w zabudowaniach dawnej cywilnej szkoły mechaników lotniczych LOPP.

Ubezpieczenie lotników. W dniu 25 października odbyło się walne zebranie delegatów Ofic. Funduszu Inwalidów Lotniczych. Ustępujący zarząd złożył sprawozdanie z dotychczasowej działalności.

Po wyborach nowego zarządu rozpatrzono cały szereg nowych projektów reorganizacji funduszu, jak: 1) rozbudowę funduszu na korpus podoficerski lotnictwa, 2) powołanie ogólnego funduszu ubezpieczeniowego pracowników lotnictwa (referent kpt. Halewski).

Poloci klubowi w C. W. O. L. w Dęblinie. Do podchorążówki rezerwy w Dęblinie idzie obecnie 34 pilotów klubowych, w tem: 23 wyszkolonych całkowicie w klubach i 11 w centrum w Łodzi. Z pośród bardziej znanych służbę wojskową odbywają: Sido i Sołtykowski (ten ostatni w 2 płku lot. w Krakowie) oraz konstruktor Władysław Kozłowski. Normalny kurs przeszkolenia lotniczego zacznie się 22-XI po ściągnięciu wszystkich kandydatów z podchorążówek innych broni, gdzie odbywali szkołę rekruta.

II-gi zastępca szefa Dep. Aeronautyki. P. ppłk. inż. Tytus Karpiński, b. szef wydziału technicznego Dep-tu, został mianowany II-im zastępcą szefa Dep. Aeronautyki M. S. Wojsk.

Zmiana oficera łącznikowego A. A. W. Z dniem 1 listopada r. b. funkcje oficera łącznikowego przy A. A. W. pełni por. pil. Ignacy Kulczykowski z 1 p. lotn.

L. O. P. P.

I marsz w maskach gazowych. W dniu 9.XI b. r. odbył się w Warszawie I Marsz w maskach przeciwgazowych, zorganizowany przez Komitet Stołeczny LOPP. Impreza powyższa urządzona poraz pierwszy w Polsce, a bodajże i w Europie, miała na celu propagandę obrony przeciwgazowej w społeczeństwie oraz wzmocnienie tętna wyszkolenia gazowego w oddziałach wojskowych i przysposobienia wojskowego. Pozatem, z punktu widzenia badań lekarskich, powyższe zawody dały fachowcom obfity materjał doświadczalny, na podstawie którego można będzie sprawdzić zachowanie się organizmu ludzkiego w masce podczas wykonywania dość znacznego i intensywnego wysiłku fizycznego.

Z powyższych względów Marsz spotkał się z bardzo życzliwem poparciem czynników wojskowych, a szczególnie Departamentu Zdrowia M. S. Wojsk., którego szef, p. gen. dr. St. Rouppert, objąwszy protektorat nad zawodami udzielił życzliwej pomocy przy zorganizowanie specjalnych badań lekarskich zawodników przed i po marszu.

Do zawodów stanęło 22 zespoły, po 6 ludzi każdy, w tem: wojskowych 14 i przysposobienia wojskowego 8. Zespoły te musiały przeprowadzić trening dwumiesięczny przed zawodami pod kontrolą lekarską.

Same zawody polegały na przebyciu w maskach dystansu 8-miokilometrowego. Dystans ten podzielony został na dwa etapy: eliminacyjny i konkursowy. Etap pierwszy: Belweder — pl. Piłsudskiego miał na celu wyeliminowanie słabszych zawodników. Odbyły go zespoły w jednej kolumnie. Etap drugi, konkursowy (pl. Piłsudskiego — Belweder), był już właściwemi zawodami, w których poszczególne drużyny współzawodniczyły w osiągnięciu najlepszego czasu na dystansie 4 km. przy zachowaniu wszystkich przepisów regulaminowych.

Trzeba zaznaczyć, że I Marsz w maskach wzbudził ogromne zainteresowanie w całym kraju. Dowodzą tego liczne wzmianki w prasie stołecznej i regjonalnej oraz listy z różnych dzielnic kraju, z prośbą o informacje, dotyczące organizacji podobnych zawodów. Należy przypuszczać, że zawody marszowe tego typu staną się w Warszawie imprezą doroczną, poprzedzaną przez cały szereg konkursów eliminacyjnych lokalnych.

RÓŻNE

Zapisujcie loty w „Dziennikach podróży". Ministerstwo Komunikacji wydało następującej treści okólnik do zawiadowców portów lotniczych w sprawie prowadzenia dzienników podróży:

„Doszło do wiadomości Ministerstwa Komunikacji, że loty dokonywane w obrębie lotniska (treningowe i t. p.) nie zawsze są zapisywane do dziennika podróży.

Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę na § 7 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dn. 20 czerwca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 77, poz. 688), który to § nakłada obowiązek na dowódców statków powietrznych uskuteczniania w tym dzienniku zapisów dotyczących każdej podróży (każdy lot jest podróżą bez względu na to, czy się odbywa pomiędzy różnemi lotniskami, czy też nad tem samem lotniskiem) i przedstawiania poczynionych zapisów do poświadczenia zawiadowcom portów lotniczych przed odlotem i po przylocie.

W celu ułatwienia prowadzenia dzienników podróży Ministerstwo Komunikacji zezwala, by, w razie dokonywania sze-

regu następujących po sobie lotów ćwiczebnych lub szkolnych, nad tem samem lotniskiem na tym samym statku, w jednym dniu, były poświadczane tylko ilość ogólna tych lotów, oraz ich ogólny czas trwania.

Nie podlegają natomiast zapisom w dzienniku podróży jedynie loty próbne w obrębie lotniska lub nad terenami specjalnie do tego przeznaczonemi (§ 17), przyczem za lot próbny uważa się wyłącznie lot mający na celu stwierdzenie zdolności danego statku powietrznego do lotu po naprawie. Loty zaś, mające na celu stwierdzenie zdolności lotniczych członków załogi, nie mogą być zaliczane do próbnych.

W wypadkach niestosowania się do powyższego zawiadowcy portów Ministerstwa Komunikacji obowiązani są, za pośrednictwem organów policji państwowej, pociągać winnych do odpowiedzialności karnej, przewidzianej w art. 72 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nrż 31, poz. 294), która to odpowiedzialność dla wykroczeń tego rodzaju została wyznaczona w postaci kary aresztu do 6 tygodni lub grzywny do 2.000 złotych".

Płk. Kossowski po chlubnie ukończonym konkursie maszyn myśliwskich w Bukareszcie został zaangażowany jako instruktor na kurs przeszkolenia akrobacyjnego w Krakowie.

Zmiana adresu A. A. Wilno. Aeroklub Wileński przeniósł sekretarjat na ul. Mickiewicza 4 (dotychczasowy adres: Mickiewicza 7).

O CZEM PISZĄ INNI

PRASA KRAJOWA

Lot Polski — październik: J. W. — III Krajowy Konkurs Awionetek; W. Dąbrowski — Katastrofa R 101; Dr. K. Michalik — Międzynarodowy kongres lotniczy w Hadze; J. Falkiewicz — Niemieckie lotnictwo w r. 1929 w cyfrach; Dr. Z. Martynowicz — Na marginesie obrony Radomia; Inż. T. Kalusiński — wa w Radomiu; Inż. J. Pfanhauser — Obrona przeciwlotnicza i przeciwgazo-Pokojowe zastosowanie chemji bojowej; kpt. H. Mączyński — Obrona powietrzna i przeciwgazowa (d. c.); J. Lewestam — Terryt (nowela); A. Korczyński—Duchy przestworzy (powieść, c. d.); kronika międzynarodowa; kronika gazowa; nowości w dziale techniki; biuletyny.

W artykule wstępnym, poświęconym znaczeniu III-go K. K. A., naczelny redaktor pisma, p. mjr. J. Witkowski, zwraca uwagę na olbrzymie znaczenie propagandowe konkursu i doskonałe jego wyniki techniczne:

„Konkurs tegoroczny posiadał cechę specjalną, znamienną, o charakterze ogólniejszym, powiedziałbym ogólno-polskim. Mówię tu o olbrzymim wpływie trasy raidowej — którą można zupełnie słusznie nazwać „lotem dookoła Polski" — nietylko na uświadomienie lotnicze, ale i na samopoczucie patrjotyczne. Tyczy się to zarówno uczestników rajdu, którzy przelatywali przez odrębne i daleko od siebie położone części kraju, jak i tych tysięcy uczestników biernych, to znaczy widzów, rozpromienionych entuzjazmem, a oczekujących przylotu lotników.

III K. K. A. był naprawdę pożytecznem i efektownem zjawiskiem, opromieniającem, a zarazem łączącem wszystkie dzielnice Polski.

Z jaką dumą i radością witali obywatele Grodna, Mołodeczna, Słonima, Zamościa i Łucka pierwszą awionetkę, lądującą na ich terenach. Przecież to oni pola te zamienili na dogodne lotniska, oni wybudowali hangary, oni przyczynili się swą ofiarnością i pracą do możności uskutecznienia lotu dookoła Polski.

III K. K. A. był nietylko imprezą w znaczeniu sportowem, lecz miał on wielkie znaczenie moralne i propagandowe".

Przegląd Lotniczy — październik. Treść części ogólnolotniczej: kpt. S. Karpiński—d. c. Budowy lotnisk; kpt. W. Kondratiuk — Problem personelu technicznego w lotnictwie; mjr. B. Kwieciński — Wyniki III-go K. K. A.; mjr. M. Romeyko — „Blaski i nędze" Lotu Małej Ententy i Polski; płk. dr. Huszcza — V-ty Kongres międzynarodowy nawigacji powietrznej w Hadze; ppłk. Lewandowski—Kilka uwag o obecnem umundurowaniu wojsk aeronautycznych; ppor. S. Wagner — Opracowanie przelotów; wiadomości techniczne; przegląd lotnictwa państw obcych; kronika; bibljografja.

ZAGRANICZNA

The Aeroplane Nr. 19 podaje dalszy ciąg artykułu (podpisanego inicjałami C. G. G.) poświęconego dyskusji lotnika z uczonymi, którzy, stojąc zdala od życia praktycznego, stosują nieraz zupełnie nieodpowiednią terminologję, zaczerpniętą z książek, nie zwracając uwagi na istotę rzeczy. Artykuł cały utrzymany jest w tonie żartobliwym, czego dowodem jest anegdota o uczonym lekarzu w zetknięciu z człowiekiem praktyki.

W dalszym ciągu numer zawiera wiadomość zaczerpniętą z „Moskiewskich Nowosti" o olbrzymim rozwoju lotnictwa w Z. S. S. R. Długość funkcjonujących już linji wynosi 26 000 km, czyli dorównywa długości linji niemieckich i francuskich. Produkcja samolotów coraz się zwiększa. W najbliższym czasie mają powstać linje łączące Irkuck z Chabarowskiem i Władywostokiem, a także Sachalinem.

Mervyn O'Gorman daje obszerne sprawozdanie ze śledztwa nad przyczynami katastrfy sterowca R. 101, katastrofy „City of Washington" z dn. 30 października, oraz katastrofy Junkersa z dnia 21 lipca b. r.

Numer uzupełniają sprawozdania z wyczynów lotniczych ostatniej doby; w dziale tym znajdujemy również sprawozdanie z Trzeciego Krajowego Konkursu Awjonetek w Polsce. Podkreślono rolę, jaką w tym konkursie odegrały silniki angielskie Circus-Hermes.

Les Ailes Nr. 489 drukuje dłuższy artykuł Jean Mali o konieczności szybszego stworzenia kadr oficerów-inżynierów i mechaników lotnictwa, których brak daje się coraz bardziej odczuwać we Francji.

Maurice Victor daje szczegółową charakterystykę nowego samolotu niemieckiego Focke-Wulf, znanego ogólnie pod nazwą „Kaczki".

Dalej następuje artykuł Jean Coustolle'a o „Wagonie aerodynamicznym", wynalazku niemieckiego inżyniera Kruckenberga. Jak wiadomo, w czasie próby, odbytej w Hannowerze, wagon ten, długości 26 metrów, rozwinął średnią szybkość 160 km na godzinę, mając tylko 8 kilometrów toru, przeznaczonego do próby. Inżynier Kruckenberg ma nadzieję, że na większych przestrzeniach będzie mogła być osiągnięta szybkość 300 km/godz.

Les Ailes Nr. 490 zawiera artykuł Roberta Charlet p. t. „Lotnictwo Sanitarne", w którym autor omawia sprawę utworzenia specjalnego statutu, koniecznego dla szybszego rozwoju tej gałęzi lotnictwa.

I. C. daje opis nowego amerykańskiego spadochronu, który ma kształt trójkątny.

I. K. Aircraft w „Liście z Londynu" zdaje sprawozdanie z ankiety, przeprowadzonej w Anglji i tyczącej się przyczyn tragicznego końca sterowca R. 101. W ankiecie tej wzięły udział najwybitniejsze osobistości z angielskiego świata lotniczego.

Oba numery Les Ailes uzupełnia bogata kronika lotnicza, zarówno francuska jak i zagraniczna.

Flug Nr. 10. Fribis, w artykule p. t. „Nowe typy samolotów", omawia właściwości techniczne i aerodynamiczne samolotów Vickers „Vias'ra" oraz amerykańskiego Bellanca „Airbus".

Słynny szwajcarski lotnik Walter Mittelholzer drukuje wyjątek ze swej książki p. t. „Lot nad Kilimandżaro", ilustrując go ciekawemi fotografjami.

Numer uzupełniają wiadomości bieżące i kronika lotnicza.

Die Luftwacht Nr. 10 drukuje długi i wyczerpujący artykuł Martin'a Wronsky'ego o współpracy między lotnictwem handlowem a innemi środkami komunikacji.

Dalej następuje artykuł majora Langerina, przetłumaczony z „Revue des Forces Aériennes", zaznajamiający czytelnika z początkami francuskiego myśliwskiego lotnictwa nocnego.

Numer uzupełnia opis samolotów Heinkel He 57 i Junkers G 31 oraz bardzo obszerny dział kroniki wojskowego i cywilnego lotnictwa.

Letectvi Nr. 10 poświęca dużo miejsca artykułom o katastrofie sterowca R. 101 oraz pamięci zmarłych tragicznie: Lorda Thomsona i Sira Branckera.

Ukrywający się pod inicjałami „en" sprawozdawca daje szczegółową charakterystykę olbrzyma Junkersa G 38.

Dalej następuje ciekawa kronika i krótkie wzmianki o pilotach czeskich, poległych śmiercią lotniczą.

CO NOWEGO ZAGRANICĄ



F. A. I.

Zjazd F. A. I. W dniu 1 grudnia r. b. odbędzie się w Paryżu nadzwyczajny zjazd Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej. Zjazd ten zajmie się wyborem prezesa F. A. I. oraz członków zarządu.

Stanowisko prezesa F. A. I. wakuje od kwietnia r. b. Urząd ten sprawował ostatnio ś. p. hr. de La Vaulx, który zginął w kwietniu r. b. podczas katastrofy lotniczej w Stanach Zjednoczonych Ameryki Półn.

Od roku 1905, t. j. od chwili założenia F. A. I., zmiana na stanowisku prezesa zachodziła tylko dwa razy: przez pierwsze dwadzieścia lat urząd ten piastował bez przerwy książę Roland Bonaparte, a po jego śmierci stanowisko to poruczono hr. de La Vaulx, jednemu ze współtwórców F. A. I.

Dotychczas wysunięci zostali jako kandydaci na wakujące stanowisko prezesa: prezes Aeroklubu francuskiego i minister przemysłu i handlu p. Flandin, oraz prezes Aeroklubu królestwa Rumunji i wiceprezes F. A. I. książę Bibesco.

Poza wyborem prezesa nastąpi również wybór 10 wiceprezesów wchodzących w skład zarządu F. A. I.

W chwili obecnej następujące państwa posiadają swych przedstawicieli w zarządzie na stanowisku wiceprezesa: Anglja (pułk. O'Gorman), Argentyna (inż. Mascias), Belgja (hr. d'Oultremont), Hiszpanja (Ruiz Ferry), Niemcy (von Hoeppner), Rumunja (książę Bibesco), Szwajcarja (pułk. Messner), Szwecja (jenerał K. Amundson), Stany Zjednoczone Am. Półn. (L. Cabot) i Włochy (książę Ruffo di Calabria).

ANGLJA.

Raid przez Afrykę. Wojskowi lotnicy angielscy wiodą o wiele ciekawszy żywot, niż nasze „Żółte kołnierze". Eskadry lotnicze Wielkiej Brytanji nie marynują się w swoich miejscach postoju, ale na wzór marynarki wojennej odbywają częste raidy i wizyty zagraniczne, oraz kolonjalne. Ostatnio jedna z brytyjskich eskadr niszczycielskich pod dowództwem mjr. E. L. Howard-Williamsa wystartowała z Chartumu, celem odbycia lotu nad Afryką. Przestrzeń projektowanego raidu wynosi około 10.000 kilometrów z lądowaniami po drodze w Sudanie, koło jeziora Czad, w Nigerji, Sierra Leone i w Gambji. Eskadra wyposażona jest w doskonałe samoloty Fairey III. F. z silnikami Napier-Lyon.

Kiedy dane będzie naszym lotnikom odwiedzić choćby polską kolonję wychodźców w Angoli?

„Personal Flying Serwices". W Anglji powstało nowe towarzystwo lotniczo-pasażerskich podróży na specjalne zamówienie, pod nazwą „Personal Flying Serwices". Jest to konsorcjum zbliżone do już istniejących w Niemczech, we Francji i w Italji przedsiębiorstw taksówek powietrznych, które i u nas zostały niedawno zainaugurowane przez Linje Lotnicze „Lot", w postaci pierwszego samolotu-taksówki w Warszawie. Narazie „Personal Flying Serwices Ltd" rozporządza jednym samolotem Junkersa i jednym — Sikorskiego.

Z przemysłu lotniczego. Firma „De Havilland Aircraft Company" otrzymała znów większe zamówienia na swoje znane już na całym świecie i bardzo wysoko dla swych świetnych zalet cenione samoloty „De Havilland Moth". Między innemi, angielskie lotnictwo wojskowe zamówiło 83 samoloty, Chiny 10, prywatni zaś sportsmani 8 samolotów.

Nowe samoloty wojskowe. Linjowe eskadry angielskie zostaną w najbliższym czasie wyposażone w nowe, jakoby najszybsze w świecie, samoloty „Hawker Hart" i „Hawker Fury".

Pierwszy z nich przeznaczony jest do bombardowania dla eskadr niszczycielskich. Jest to metalowy dwupłatowiec o zmniejszonych do minimum oporach czołowych, co stanowi podobno rezultat bardzo szczegółowych badań i długotrwałych prób. Uzbrojenie Hawker-Harta składa się z dwóch karabinów maszynowych synchronizowanych z silnikiem dla strzelań przez śmigło oraz z wieżyczki strzelniczej z karabinami maszynowemi za miejscem pilota. Samolot posiada silnik Rolls-Royce chłodzony powietrzem i dający szybkość praktyczną 290 km/godz.

Hawker-Fury jest samolotem myśliwskim, posiadającym podobne zalety aerodynamiczne. Jednak przy jego konstrukcji położono specjalny nacisk na możność przy wielkim nadmiarze mocy silnika osiągnięcia jak największej szybkości Podobno szybkość rozwijana przez Hawker-Fury przekracza 350 km/godz.

Rywal Do X. W Anglji przystąpiono do budowy wielkiego wodnosamolotu, który swemi rozmiarami ma usunąć w cień niemiecki DoX. Olbrzym ten będzie poruszany przez 6 silników o mocy 5.000 KM.

Rozmieszczenie silników ma być inaczej rozwiązane niż to jest w niemieckiej łodzi latającej, przyczem spodziewane jest przez to znaczne zmniejszenie oporów szkodliwych. Ciężar własny angielskiego wodnosamolotu będzie wynosił około 35 tonn, szybkość zaś jego przeciętna około 190 km/godz.

Nowy silnik lotniczy. Jeden z konstruktorów angielskich w Londynie zbudował nowy silnik lotniczy, poruszany przy użyciu nafty, jako paliwa. Jest to silnik trzycylindrowy o sile 90 KM. Waga jego wynosi zaledwie 52 kg. Puszczenie silnika w ruch, dzięki zastosowaniu dekompresatora nie nastręcza żadnych trudności. Należy on do kategorji wieloobrotowych (2500 obrotów na minutę) i jest bardzo ekonomiczny, do czego przyczynia się taniość paliwa.

Podobno, odwrotnie niż zawyczaj, do silnika tego ma zostać zastosowany specjalnie w tym celu skonstruowany płatowiec.

Rozwój szybownictwa. Rozwój sportu szybowcowego poczynił w ostatnich czasach w Anglji wielkie postępy. Dotychczas ilość istniejących czynnych klubów szybowcowych dosięga cyfry trzydziestu. Prowadzą one bardzo ożywioną działalność na terenie całej Anglji. 50 nowych klubów i stowarzyszeń tego rodzaju znajduje się w stadjum organizacji. Wiele wysoko postawionych osobistości ze sfer rządowych i towarzyskich interesuje się żywo tą gałęzią lotnictwa i przyczynia się do jej szybkiego rozrostu. Między innymi książe Walji i książe Yorku udzielili swego poparcia sportowi szybowcowemu, podkreślając przytem w licznych enuncjacjach jego znaczenie dla szkolenia młodych pilotów sportowych i wojskowych, oraz dla propagandy lotnictwa wogóle.

Zainteresowanie Mac Donalda lotnictwem. Premjer angielski M. Ramsay Mac Donald w swych podróżach używa bardzo często samolotu, jako najwygodniejszego środka komunikacji. Pisma angielskie podają fotografje premjera w kominiarce i kombinezonie, jak zaopatrzony w spadochron wsiada do gondoli turystycznego lub sportowego samolotu. Pan Mac Donald jest wielkim zwolennikiem wszystkich sportów i gorącym sympatykiem lotnictwa.

Taksówka miss Spooner. Miss Winifred Spooner ogłosiła, że wynajmuje swój samolot na godziny, przyczem w razie dłuższych przelotów, stosować będzie taryfę ulgową.

Rekordowa szybkość poczty lotniczej. Nie należy nigdy zapominać o kruchości rekordów lotniczych, które padają z dnia na dzień, aby ustąpić miejsca coraz nowym zdobyczom aeronautyki. Dzisiejsza szybkość rekordowa jutro stać się może szybkością normalną; niebotyczna wysokość dzisiejsza — jutro wyda się zwykłym poziomem lotu.

Za przykład tego postępu może posłużyć ostatnio osiągnięte przyśpieszenie przewozu poczty lotniczej z Sumatry do Londynu: listy wysłane z tej odległej wyspy dnia 17 października przybyły do stolicy Anglji 27 października rano.

Tym sposobem regularna służba lotniczo-pocztowa pobiła wszystkie rekordy szybkości lotu na tej przestrzeni, ustanowione dotychczas przez pilotów angielskich. Jedynie wspaniały rekord Kingsford Smitha oparł się wysiłkom pocztowych samolotów, ale może wkrótce i on padnie, jak padło tyle innych.

Echa katastrofy lotniczej w Croydon. W związku z niedawną katastrofą samolotu angielskiego na lotnisku w Croydon, która zdarzyła się podczas nocy i pociągnęła za sobą sześć ofiar w ludziach, prasa angielska zwraca uwagę, że lotnisko to jest jednym z najlepiej oświetlonych portów lotniczych w Europie. Większą część lotniska zalewa światło płynące z olbrzymiego ogniska neonowych reflektorów; hangary zaś i wszelkie przeszkody, jak również granice lotniska dokładnie oznaczone są czerwonemi latarniami elektrycznemi.

Skok miss Spooner ze spadochronem. Znana pilotka angielska, miss Spooner, celem wypróbowania niedawno przez siebie zakupionego spadochronu Irvina, wyskoczyła dobrowolnie z samolotu. Skok z wysokości 600 metrów udał się dobrze. Spadochron rozwinął się niemal natychmiast, a dzielna sportswomena wylądowała pomyślnie.

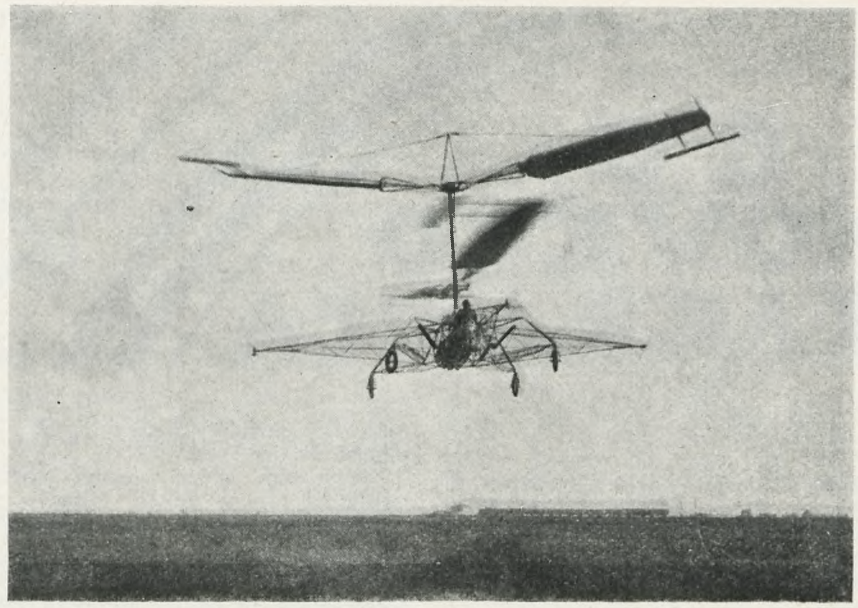
ITALJA

Rekordy helikopterów. Pilot Marinello Nelli ustanowił na helikopterze „Ascanio" z silnikiem Fiat A50 80 MK szereg rekordów uznanych przez F. A. I., a mianowicie: rekord długotrwałości lotu — 8 min. 45 sek., rekord lotu w linji prostej — 1.078 m i rekord wysokości — 18 metrów.

Mapa lotnicza północnych Włoch. Wyszła z druku pierwsza część mapy lotniczo - samochodowej Italji obejmująca część północną kraju. Mapa jest opracowana w ten sposób, że może służyć zarówno lotnikom, jak i automobilistom.

Spadochrony. Oficjalny komunikat ministerstwa lotnictwa Italji stwierdza, że dotychczas spadochrony stosowane w lotnictwie italskiem ocaliły życie 57 osobom.

Przeróbka samolotu Maddaleny. Jednopłat Savoia S.64, na którym lotnicy Maddalena i Cecconi ustanowili rekordy światowe lotu na odległość i długotrwałość lotu w obwodzie zamkniętym, został obecnie przerobiony na wodnosamolot i gotów jest do nowych wyczynów lotniczych.



Helikopter „Ascanio"

NIEMCY

Nowy sterowiec dr. Ecknera. Podczas bankietu, wydanego przez berlińską izbę handlową, w którym brał udział konstruktor sterowców Zeppelina dr. Eckener, omawiane były rozliczne sprawy, związane z rozwojem żeglugi powietrznej, oraz techniki budowy sterowców. Dr. Eckener oświadczył między innemi, że zamierza do następnego swego sterowca użyć jako gazu nośnego — helu. Silniki benzynowe zostaną na tym nowym sterowcu zastąpione silnikami poruszanemi paliwem ciężkiem.

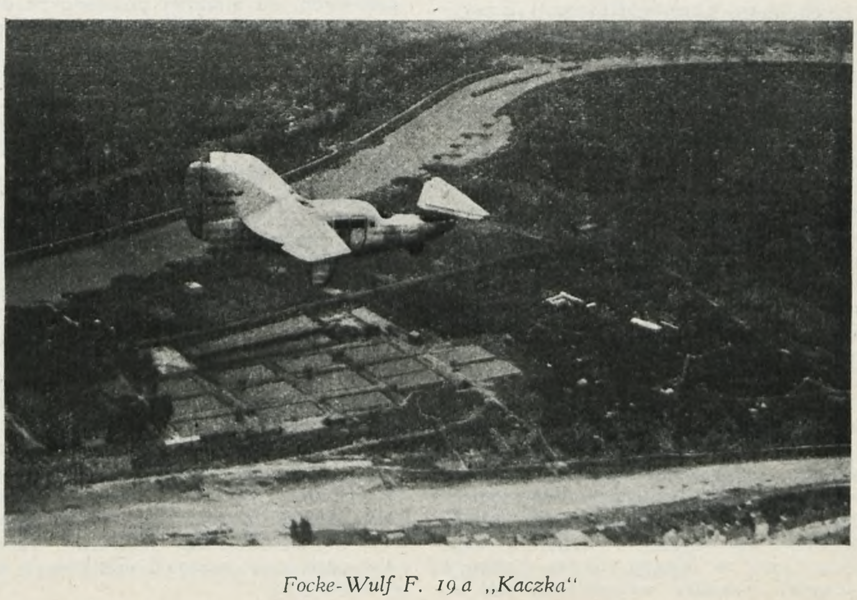
Historja „Kaczki". Typ samolotu Focke-Wulf, znany pod nazwą „Kaczki" nie jest zupełną nowością w dziedzinie konstrukcji lotniczych, a stanowi raczej powrót do dawniejszy pomysłów, datujących się z pierwszych lat powstania maszyn cięższych od powietrza. Jeden z pierwszych samolotów, które zaczęły latać w Europie, konstrukcji Santos-Dumonta, zbliżony był właśnie do tego typu, a w latach 1910—1911 Niemiec Reissner i Francuz Voisin demonstrowali maszyny o podobnej konstrukcji.

„Kaczka" niemieckich konstruktorów Focke i Wulf tem się różni od powszechnie dziś używanych płatowców, że posiada stery z przodu kadłuba, główną zaś powierzchnię nośną z tyłu.

Udoskonalenie „Kaczki" i osiągnięcie dodatnich wyników przez doświadczalne zmiany jej konstrukcji jest owocem długoletniej pracy obu konstruktorów. Próby, dokonywane wielokrotnie przez nich, kosztowały nawet życie ludzkie: w r. 1927 Wulf przy jednej z takich prób zginął śmiercią lotnika. W ubiegłym roku znowu, kiedy nowy, ostatecznie wykończony prototyp „Kaczki" gotów był do lotu, wybuchł pożar, który strawił doszczętnie maszynę.

Dopiero latem roku bieżącego „Kaczka", jako typ „Focke—Wulf F. 19.a" została ostatecznie wykończona, poddana nowym próbom, oblatana i wprowadzona na rynek przemysłu lotniczego w produkcji seryjnej.

Samolot ten, przeznaczony do celów komunikacyjnych, pomieścić może pilo-



Focke-Wulf F. 19a „Kaczka"

ta i trzech pasażerów. Wydłużony wprzód kadłub daje duże bezpieczeństwo w razie wypadku przy lądowaniu, gdyż kabina pasażerska i miejsce pilota umieszczone są daleko wtyle. Charakterystyczną cechą „Kaczki" jest płaszczyzna nośna, umieszczona przed skrzydłem w celu zachowania równowagi. Umieszczenie sterów przed miejscem pilota ogromnie ułatwia mu jego zadanie, a przytem pozwala na ciągłą kontrolę tych najważniejszych bodaj części płatowca.

Oto dane charakterystyczne „Kaczki":

Długość — 10,53 m, rozpiętość skrzydła głównego — 10 m, powierzchnia skrzydła głównego — 29,5 m², rozpiętość skrzydła przedniego — 5 m, powierzchnia skrzydła przedniego — 6 m², ciężar własny — 1175 kg, ciężar użyteczny — 475 kg, ciężar całkowity — 1650 kg, obciążenie powierzchni skrzydeł — 46,5 kg/m², obciążenie na konia — 7,5 kg KM, szybkość maksymalna — 142 km godz., szybkość podróżna — 128 km godz., szybkość podczas lądowania — 83 km/g.

Samolot zaopatrzony jest w dwa silniki Siemens SH14 po 110 KM każdy. Silniki są umieszczone po obu stronach kadłuba pod głównem skrzydłem.

Berlin—Nankin. W kwietniu 1931 roku nastąpić ma otwarcie linji pasażerskiej i pocztowej, łączącej bezpośrednio Berlin z Nankinem. Loty na tej nowej linji odbywać się będą raz na dwa tygodnie.

STANY ZJEDNOCZONE

Autogiro w marynarce amerykańskiej. Według ostatnich wiadomości, kierownictwo marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych zdecydowało się wprowadzić do lotnictwa morskiego eskadry autogiro. Będzie to pierwsze na świecie zastosowanie autogiro do uzbrojenia jednostek wojskowych, podczas gdy dotąd ten rodzaj płatowca pozostawał jeszcze ciągle w dziedzinie prób i doświadczeń. Autogira lotnictwa morskiego Stanów będą produkowane seryjnie.

New York—Panama bez lądowania. Po raz pierwszy przestrzeń dzieląca New York od Panamy przybyta została bez lądowania drogą powietrzną. Przelotu tego dokonał w bieżącym miesiącu obywatel miasta Chicago, pilot Roy Rammel, w czasie 24 godz. 34 minut, przebywając 3.652 km.

Powietrzne omnibusy Bellanca. Dla zadośćuczynienia wciąż rosnącym potrzebom szybkiej i wygodnej, a przytem taniej komunikacji, towarzystwo lotnicze Bellanca wprowadziło na swych linjach pasażerskich nowy typ samolotów-omnibusów, przeznaczonych wyłącznie dla przewozu pasażerów i ich bagażu.

Nowy omnibus powietrzny Bellanca jest półtorapłatem, o konstrukcji wzorowanej na znanym typie „Roma-Bellanca". Posiada on wszelkie dane po temu aby odegrać wielką rolę w rozwoju komunikacji lotniczej. Zastosowanie jednego tylko silnika, o stosunkowo niewielkiej mocy, przy możności uniesienia bardzo dużego ciężaru użytecznego jest tym czynnikiem, który wróży konstrukcji Bellanca bardzo pomyślną przyszłość. Umiejętne rozplanowanie miejsc przeznaczonych dla ładunku i skupienie go w pobliżu środka ciężkości samolotu, zapewnia łatwość zachowania równowagi bez względu na ilość i jakość obciążenia. Oszczędne zużycie paliwa przez jeden silnik zmniejsza koszty przelotu, podczas gdy szybkość jest jednak stosunkowo duża (125 mil/godz.). Kabina pasażerska, urządzona z wyszukanym komfortem i dobrze ogrzewana, oraz wentylowana, posiada 10 wygodnych foteli, ustawionych przy obu jej burtach na niewielkim wzniesieniu, dzięki czemu środkiem można swobodnie przechodzić, nie schylając głowy. Miejsca przeznaczone na bagaż podręczny znajdują się pod fotelami, co jest o wiele praktyczniejsze niż urządzanie półek nad nimi.

Omnibus Bellanca posiada silnik Curtiss Conquerer 600 KM. Silnik ten może być zastąpiony również przez Wright Cyclone 575 KM, albo przez Hernet B. 575 KM.

Dane charakterystyczne: Rozpiętość skrzydeł 65 stóp, powierzchnia nośna 651 stóp², długość 40 st. 8 cali, ciężar własny (z paliwem) 4950 lbs, pojemność kabiny 400 stóp³, oddział bagażowy 35 stóp³, oddział towarowy 60 stóp³, szybkość maksymalna 147 mil godz., szybkość podróżna 125 mil/godz., pułap 18.000 stóp.



Omnibus Bellanca

Rocznica pierwszej próby przelotu nad Atlantykiem. W dniu 18 października b. r. obchodzona była uroczyście dwudziesta rocznica pierwszej próby przelotu nad Atlantykiem. Próba ta, zakończona tragicznie, miała miejsce 18 października 1910 roku. Aparatem, na którym usiłowano wówczas sforsować ocean z Ameryki do Europy, był sterowiec „America". Po starcie z Atlantic City i przebyciu 1000 kilometrów na wschód, spadł do morza i uległ zniszczeniu. Załoga sterowca przypłaciła tę próbę życiem.

Przeloty nad Stanami Zjednoczonemi. Wiadomości lotnicze, pochodzące ze Stanów Zjednoczonych mają zazwyczaj jedną wspólną cechę: posiadają pewien odcień emocjonującej sensacji. Przyzwyczailiśmy się już do tego charakterystycznego genre'u wyczynów naszych kolegów z za Oceanu. Tym razem jednak nowa sensacja lotnicza Ameryki jest specjalnie ciekawa.

Oto młody, zaledwie 16-letni pilot Rotert Buck, mały as lotnictwa sportowego Stanów siada sobie do swego samolotu w Los Angeles i leci na niewielki spacerek do... Newarku w pobliżu New Yorku.

Podróż jego trwa „tylko" 23 goddzinv i 47 minut, a długość spaceru wynosi „zaledwie" 4000 kilometrów. Powtarzamy: szesnaście lat, dwadzieścia trzy godziny i czterdzieści siedem minut lotu, cztery tysiące przebytych bez lądowania kilometrów. Czego ten bąk dokaże za lat dziesięć?

Tegoż dnia niejaka panna Laura Ingalss przelatuje ten sam dystans w ciągu 25 godzin i 35 minut, bijąc o trzy minuty rekord kobiecy, ustanowiony przez miss Miller 16 października bieżącego roku.

Niestety, z przyczyny obowiązującej gentlemanów dyskrecji (jestem gentlemanem) — nie mogę podać szanownym czytelnikom wieku tych pań... Stwierdzam tylko, że stanowczo przeloty nad Stanami robią się modne.

Transatlantycka poczta lotnicza. Między towarzystwami okrętowemi „White Star Line" i „Cunard Line" z jednej a towarzystwem lotniczem „Imperial Airways Ltd" z drugiej strony, została zawarta umowa, której mocą wszelkie przesyłki i towary wysyłane pocztą lot-

niczą do Anglji, Ameryki, Kanady i Indji bądą przewożone przez pośpieszne okręty wyżej wspomnianych towarzystw amerykańskich na tych odcinakch drogi morskiej, nad któremi niema komunikacji lotniczej. Umowa powyższa w znacznej mierze przyczynia się do przyśpieszenia transportów i do zwiększenia obrotu drogą powietrzną.

Ruch na linjach amerykańskich. Według ostatnio opublikowanej statystyki, na linjach amerykańskiego towarzystwa transportów pasażerskich i pocztowych „American Airways" samoloty przewiozły w ubiegłym miesiącu 5.179 pasażerów i 50.140 kg. przesyłek poczty lotniczej, na przestrzeni 968.100 kilome-
Z chwilą otwarcia nowej linji transkontynentalnej, łączącej Atlantę z Los Angeles, ilość przelatywanych dziennie kilometrów przez samoloty „American Airways" dosięgnie cyfry 36.200, co w ciągu miesiąca wyniesie 1.086.000 kilometrów lotu.

SZWAJCARJA

Filmowanie Afryki z samolotu. Znany pilot szwajcarski Mittelholzer podpisał z pewnym obywatelem Stanów Zjednoczonych umowę na dokonanie nowego, czwartego już z rzędu, lotu nad Afryką. Trasa lotu, który ma się odbyć znowu na trzysilnikowym Fokkerze, obliczona jest na około 25—30 tysięcy kilometrów. Mittelholzer wraz z całą wyprawą przeleci nad wybrzeżem Zachodniej Afryki, Dakarem i Gwineją Brytyjską. Stamtąd dopiero rozpocznie się właściwa ekspedycja, która ma na celu, nie — jak poprzednim razem — zdobycie trofeów myśliwskich, lecz dokonanie licznych zdjęć fotograficznych i kinematograficznych przelatywanych okolic. Po zakończeniu wyprawy film lotniczo-afrykański ma być eksploatowany na ekranach Stanów Zjednoczonych i Europy. Będą to zdjęcia najciekawszych okolic Afryki, poczynając od jeziora Czad, po przez Kamerun, jezioro Wiktorja i stepy Massais.

Start wyprawy z lotniska w Dübendorfie nastąpi w połowie grudnia. Trasa powrotna prowadzi przez Abisynję i Egipt.

Z turystyki lotniczej. Pilot szwedzki, porucznik Lindholm odbył niedawno b. piękny przelot na samolocie turystycznym Moth-Gipsy ze Sztokholmu do Tromsoë (w północnej Norwegji) przez Sunwall, Lulea i Norwick. Przestrzeń pokryta przez Lindkolma w ciągu 13 godzin i 45 minut lotu wynosi 1850 kilometrów. Warto zaznaczyć, że, lądując u kresu podróży, pilot znalazł się w odległości 300 kilometrów na północ od ko-
Drogę powrotną (1790 km.) przeleciał Lindholm w ciągu 10 godzin i 40 minut.

Lotnictwo sanitarne. Szwedzki oddział Czerwonego Krzyża przystąpił do zorganizowania sanitarnej służby lotniczej, która będzie miała na celu niesienie pomocy lekarskiej ludności północnych części kraju, pozbawionych prawie całkowicie dogodnej komunikacji. Decyzja zorganizowania służby lotniczo-lekarskiej zapadła już po pierwszych pomyślnych próbach transportowania chorych drogą powietrzną. Program Cezrwonego Krzyża przewiduje utworzenie całej eskadry sanitarnej w Sztokholmie, oraz detaszowanie samolotów sanitarnych wraz z obsługą lotniczą i lekarską w Laponji.

FELJETON



W BEZMIECHOWEJ

Wybraliśmy się do Bezmiechowej „na szybowce". Stwierdzić naocznie, co to za djabeł. Wyprawa to sroga — jak dla warszawiaków — ile, że od Lwowa, który, jak wiadomo, leży za siedmioma górami i siedmioma lasami — jedzie się do Bezmiechowej, via Lisko-Łukawica, godzin ni mniej — ni więcej tylko sześć koleją i półtorej końmi. Przy wstępie do dworu „uderza" miłe ciepło fizyczne i moralne, nastrój pierwszorzędny, gęby roześmiane, mimo tragiczne wieści z zewnątrz o niesprzyjającym wietrze północno-zachodnim. Rozmowa o szybownictwie, oczywiście. Dowiadujemy się, że pilot Ch., bardzo miły typek, chluba aeroklubów, ponieważ skończył Dęblin z przyległościami jak as rodowity, że ten właśnie Ch., poczynając sobie nazbyt po kawalersku i po kawalarsku, „rozkwasił" maszynę na zapałczany monopol. Cieszymy się, że, mimo to, cały jest i zdrów, jak rybka w majonezie.

Wizyta u chorego (katar, zły humor i łupież) Grzeszczyka Szczepana, wodza narodu szybowicieli. Umawiamy się na rano, poczem zwiedzamy menażerję — lokal wieloizbowy, starannie wypełniony pryczami, na których tuli się w różnych, malowniczych pozycjach rzesza ssaków, należących do podgatunku „aero-homo sapiens vulgaris". Następnie zwiedzamy małą menażerję, zamieszkałą przez dwa okazy, też latawców: Karalucha i Panterę. Są to pseudonimy dwóch nad wyraz uroczych i „wybitnie" miłych osób płci żeńskiej, w czem narazie trudno się zorjentować, ponieważ obie pogrążone są po uszy w.... (Boże, daruj!) w portkach. Miejsce pobytu istot tak różnych od nas płcią wydaje nam się odpowiednie do spędzenia chwil paru. Chwile te przeciągają się znacznie pod wpływem „upajającej" gościnności Kornbergera, senjora wszystkich kandydatów do lotnictwa, „panie dzieju". Po przespaniu niewielu minut w wyżej wspomnianej menażerji Nr. 1, między świszczącym przez sen zapalczywie „Marsyljankę" inż. Karpińskim a pochrapującym coś w rodzaju tańca Anitry Griega, Kołowskim, zrywamy się na komendę Grzeszczyka o godz. 5-ej rano. Walimy na pole, gdzie stoją hangary przepełnione szybowcami. Rekordowy nawet się nie mieści w namiocie, mając specjalnie dostawioną budkę na koniec wystającego skrzydła. Okolica prześliczna. Naprawdę.

Co to jest szybowiec? Drewniana łyżwa z miejscem na pośladek, przymocowana do płaszczyzny, podobno nośnej. Na końcu łyżwy utwierdzony jest ogonek do majdania w tę i ową stronę, oczywiście za pomocą knypla, który jednocześnie służy do trzymania się kurczowo lub oburącz. W butach chlupie. Wyciągają szybowiec, mierzą wiatry. Niepomyślne. Jedyny gatunek wiatru, przy którym lot w tej okolicy nie jest możliwy.

Z rezygnacją przyglądamy się „szuraniu" po ziemi (czytaj: szkolne loty), smętnie poglądając na „kichę", czy aby wiatr nie zmienia kierunku. Koło południa wstępujemy na górę B, poprzedzani przez Grzesia, który kroczy na nią, jak Mojżesz na górę Synai. Wybiera zbocze odpowiednie do skoków kilkunastosekundowych (a skoków kilkunastosekundowych (o locie przy tym wietrze mowy niema). Następuje skok pokazowy Grzeszczyka, po którym powietrznego osiołka dosiada wyżej opisany pilot Ch. Pięciu ludzi z jednej, pięciu ludzi z drugiej strony; komenda, naciągają, liczą od jednego do drugiego, poczem komenda b i e g i e m, chwila, komenda p u ś ć. Szybowiec, obciążony pilotem Ch., wyrywa z kopyta, zmienia kierunek, usiłuje zahaczyć operatora filmowego, co mu się nie udaje, czem zniechęcony wybiera

jedyne drzewko, figlarnie rosnące na obszernej polanie i na niem z wdziękiem osiada. Pod drzewkiem biło romantyczne źródełko. Pilot opuszcza przymusowo, w przyśpieszonem tempie siedzenie na łyżwie i chlupie w źródełko, które na sekundę przybiera postać fontanny. Do pilota, maszyny, źródełka, drzewka, urządzamy bieg gwiaździsty, ze wszechstron nadlatując w galopie. Skutki straszne, spodnie pęknięte. Maszyna lekko uszkodzona. Dużo śmiechu. Nieco zmartwienia.

Dlatego tak długo rozpisałem się o tej kraksuńci, że to jest to, cośmy tego dnia najzabawniejszego widzieli. Wracamy do domu na obiad i posiedzenie Rady Klubów. Deszczyk sobie popaduje. Wieczorem uderzenie huraganu, obawa o hangary i szybowce. Zimno, śnieg. Zmiana temperatury może przyniesie zmianę wiatru? Ktoś doradza, aby powiesić meteorologa; jak wiadomo, wisielec przynosi pomyślne wiatry. Meteorolog błaga o prolongatę. Podle jest. A wrony i mnóstwo jatrzębi szybują bezustanku na nieruchomych skrzydłach. Widzieliśmy na własne oczy. Parę dni temu nietylko wrony, ale Grzeszczyk, Nowotny i inni szybowali, bijąc rekordy.

Zmiana temperatury nie przyniosła zmiany kierunku wiatru. W śnieżycy robimy kilka podlotów i szykujemy się do wyjazdu smutni i zgnębieni. Inżynier Rożański z Lublina dokonał epokowego wynalazku. Oświadczył, mianowicie, że należy zbudować rotacyjną górę, którą możnaby ustawiać jak wiatrak zboczem pod wiatr, na równinie. Niżej podpisany wynalazek uzupełnił, proponując podgrzewanie góry primusem od spodu. Z tej racji będę reflektował na uwiecznienie, chociaż w figurze epizodycznej, na pomniku Rożańskiego, wielkiego wynalazcy w Lublinie.

Pożegnanie bardzo czułe, gramofon gra „On nie powróci już". Stępa na stację. Droga nie dłuży się wcale, bo widoki naokół zachwycające. Kolej, Lwów. Miłe posiedzenie przy jadle i skromnym napoju w miłym szyneczku. Wizyta w Aeroklubie Akademickim. Sleeping trzeciej klasy. Rano Warszawa z opóźnieniem. Prosto do roboty. *T. Pruszkowski.*



Z szybowiska w Bezmiechowej. Lot CW—2.

POWIETRZNY ALPINISTA

Powietrzny alpinista — oto nazwa najodpowiedniejsza dla tego człowieka, który stworzył nowy rodzaj górskiej turystyki w Alpach, przy pomocy znanej firmy samolotowej Henry Potez'a. Jest nim francuski pilot Thoret, entuzjasta lotów nad Alpami, który codziennie dokonywa szeregu wycieczek górskich samolotem, mając na pokładzie turystów, pragnących zaznać rozkoszy oglądania górskich szczytów z powietrza.

W jednym z ostatnich numerów, Les Ailes drukują sprawozdanie swego wysłannika z takiego lotu. Powtarzamy je poniżej w przekładzie.

Mijamy ostatni zakręt szosy i jesteśmy wreszcie u celu.

Niewielki, prosty hangar stoi u skraju lotniska. Przed nim oczekują na pilotów i pasażerów samoloty: Potez 32, Potez 36 i jakiś mały jednopłat lyońskiego turysty-lotnika, który przygodnie tu się zatrzymał.

Zasypujemy Thoreta setką pytań i otrzymujemy tyleż odpowiedzi.

— Chodźcie — mówi wreszcie pilot. — Pokażę wam port lotniczy i jego urządzenia techniczne.

„Urządzenia techniczne" są narazie skromniutkie, lecz przybywa ich coraz więcej. Lotnisko wydaje się maleńkie w porównaniu z obszernemi portami okolic równinnych. Wrażenie to potęgują jeszcze stoki gór, otaczających je ze wszech stron. Wnętrze hangaru jest jednak obszerniejsze, niżby się to z pozoru wyda-

wać mogło. Stoi tam jeszcze jeden Potez 32. Z obydwu stron budynku ciągną się przybudówki, mieszczące szereg ubikacji, przeznaczonych na warsztaty i składy.

Thoret prowadzi nas do małego domku obok hangaru, gdzie mieści się biuro i poczekalnia dla pasażerów.

Na ścianach wiszą liczne fotografje wykonane z samolotu. Na stole — „złota księga", do której zachwyceni pasażerowie wpisują swoje wrażenia i entuzjastyczne pochwały dla Thoreta.

Thoret opowiada nam o historji powstania przedsiębiorstwa turystycznego i o wysiłkach firmy Potez i swoich własnych nad założeniem lotniska i zorganizowaniem portu.

Rzeczywiście znaczenie tych wysiłków i rezultaty osiągnięte w dziedzinie propagandy lotnictwa są tu imponujące.

Zbliża się godzina piąta.

— Niech pan zaczeka — mówi do mnie Thoret. — Mam trzech pasażerów na lot dokoła Mont-Blanc. Za godzinę wrócę.

Po dziesięciu minutach roztrzepany pilot decyduje się zabrać mnie jednak z sobą zaraz. Podczas gdy pasażerowie zajmują miejsce w kabinie Poteza 32, wciągam futrzany kombinezon i zajmuję miejsce z boku pilota.

Start. Krótki, gładki, doskonały. Zataczamy szerokie koło, aby uzyskać konieczną wysokość — 2.000 metrów.

Thoret, doskonały przewodnik, co chwila wymienia nazwy mijanych szczytów górskich. Potem powtarza je przez tubę awiofonu do pasażerskiej kabiny.

Robimy wiraż i wracamy do doliny Chamonix. Pod samolotem, głęboko w dole, wije się wąziutka linja szosy, schodzącej stromo w niewiarogodnie ostrych zakrętach serpentyny.

— To droga, którą pojedziecie panowie dziś wieczorem. O, jakże mi was żal, biedni automobiliści, gdy pomyślę o niebezpieczeństwach, czyhających na was na każdym kilometrze tej szosy — mówi Thoret.

Chamonix rozciąga się pod nami, podczas gdy płyniemy na równym poziomie ze szczytami otaczających je gór. Znów wiraż: 3000 metrów. Potem — 4000. Mimo to, termometr nie spada niżej zera.

Kilka zagranicznych przedsiębiorstw za przykładem Poteza urządza tu również wycieczki lotnicze. Ale piloci ich ograniczają się do przelotu nad górami na wielkiej wysokości.

Z Thoretem jest zupełnie co innego: lot z nim, to naprawdę alpinizm powietrzny. Potez prowadzony jego ręką pikuje ostro nad iglicą jakiegoś szczytu, bierze ją za środek koła, kładzie się w wiraż i krąży ze skrzydłem, pochylonem do wewnątrz. Jak we śnie, nie można zdać sobie sprawy z odległości, dzielącej nas od iglicy. W rzeczywistości jest ona tuż, blisko.

W pewnej chwili zrozumiałem, do jakiego stopnia Thoret zasługuje na miano powietrznego alpinisty. Jest on rzeczywiście pilotem gór.

Oto zbliżamy się do śnieżnego masywu Mont-Blanc. Thoret nie byłby sobą, gdyby latał tylko na dużych obrotach silnika. Ma on w sobie coś z ptaka: wyzyskuje właściwości nośne skrzydła. Niejednokrotnie podczas godzinnego lotu demonstrował mi działanie prądów wznoszących. Teraz widocznie chciał pokazać do jakiego stopnia można je wyzyskać. 230-konny Salmson, zredukowany do 600 obrotów nie ciągnie prawie wcale i zaczynamy opuszczać się wdół. Ale od czasu do czasu Thoret trafia na fale wstępującego prądu i Potez wspina się wzwyż, w rezultacie nie tracąc zupełnie wysokości, nawet przy zupełnym braku szybkości poziomej.

Otwieramy przegrodę kabiny i rozmawiamy z pasażerami. Zachwyt ich jest szczery.

Podchodzimy do lądowania. Dziękuję Thoretowi wraz z resztą turystów i dzielimy się przebytemi wrażeniami.

Tymczasem mechanik wyjmuje barograf i pokazuje nam barogramkę, którą możemy porównać z nakreślonemi w lotach poprzednich.

Wszystkie odznaczają się jednakową regularnością wznoszenia się.

Rozmawiam z Thoretem, który po chwili, widząc moje zainteresowanie Potezem 36, zaopatrzonym w szczeliny skrzydłowe (bec de securité), zaprasza mnie na lot, który wykaże wszystkie zalety tego nowego typu sportowego płatowca.

Już na wysokości 20 metrów pilot proponuje mi wzięcie steru do ręki i prowadzenie maszyny. W ciągu 2 minut daje mi wskazówki, jak należy pilotować.

— Zrozumiał pan? Mały ruch w prawo. Nie, nie tyle. Ale niech się pan nie boi. Utrata szybkości? To nie przedstawia żadnego niebezpieczeństwa na Potezie 36.

Doprowadzam właśnie do utraty szybkości.

— Chce pan? teraz zaakcentujemy to jeszcze: niech pan ciągnie ster do końca. A teraz proszę spojrzeć na położenie skrzydeł w stosunku do poziomu.

Nie potrzebuję patrzeć na skrzydło: widzę jak wskazówka szybkościomierza opada aż do zera; nogi moje są wyżej niż głowa; leżę na plecach na oparciu siedzenia, maszyna zaś leci dalej spokojnie pod kątem, którego nie śmiem nawet określić, tak jest nieprawdopodobny.

— Cóż pan na to powie? — pyta pilot. — Zrobimy teraz wiraż.

Przekonany, przechylam ster nalewo. Cudowny, mały samolot posłusznie skręca, bez najmniejszej tendencji do ślizgu, robiąc wiraż w swej zwarjowanie zadartej pozycji.

— Teraz będę spał — oświadcza Thoret. — Gdyby się panu bardzo źle powodziło, proszę mnie obudzić.

I z rękoma w kieszeniach układa się wygodnie w fotelu, udając, że naprawdę usypia.

Samolot leci dalej, prowadzony moją nieudolną ręką. Wznoszę się, pikuję, robię wiraże...

Po dłuższej chwili dopiero, 50 metrów nad ziemią Thoret bierze stery, aby wylądować zupełnie bez szybkości, wprost zadziwiająco.

Słońce opadło nisko i stanęło nad horyzontem. Wyjeżdżamy z lotniska drogą do Chamonix, którą widziałem niedawno z powietrza.

POD HANGAREM

(Jerzemu K.)

Spływając po hangarach matowym ołowiem,
Słońce na szklanych dachach ostrą strzałą błyska......
W spiekocie dnia letniego, w żarze południowym
Drzemie zielona przestrzeń równego lotniska.
Jeszcze chwila... beztroski sen będzie przerwany:
Żelazny hangar stoi szeroko otwarty...
Jeszcze chwila; wypełzną srebrzyste Morane'y
Na wesołe, daleko rozrzucone starty.
Rozdzwoni się w powietrzu wiraż podciągnięty.
Morane napełni niebo hałasem i gwarem
Pnąc się w odległe słońce na spirali skręty.....

Tak się właśnie zaczęło.. stałeś pod hangarem:
Kombinezon Cię szczelnie, zazdrośnie zamykał.
Stałeś sam... Kto Ty jesteś?
Wysunięte rzędem
Samoloty terkoczą przy próbach silnika...
Idziesz ku nim.
I myślę, że dziś marzyć będę
O dziwnych, wschodnich oczach młodego lotnika
I o łuku brwi ciemnych, rozpiętych nad niemi...
Start! Pierwszy Morane poderwał się z ziemi

Zofja Meissnerowa.

BIULETYN KLUBÓW LOTNICZYCH

AEROKLUB AKADEMICKI
W WARSZAWIE
CHMIELNA 27-7 • TEL: 410-01 i 54 — 76

Nadzwyczajne Zebranie. W dniu 9 listopada r. b. odbyło się nadzwyczajne ogólne zgromadzenie poświęcone sprawie połączenia się A. A. W. ze Stołecznym Klubem Lotniczym.

Po zapoznaniu się z projektem statutu Aeroklubu Warszawskiego, przyjęto następującej treści rezolucję, zgłoszoną przez kol. kol. J. Wroczyńskiego i inż. Toczyłowskiego:

„Mając na względzie jak najszerszy rozwój lotnictwa sportowego, a zarazem uznając istnienie kilku klubów lotniczych na terenie jednego miasta za niewskazane, nadzwyczajne ogólne zgromadzenie A. A. W. w dniu 9 listopada 1930 r. godzi się na zmianę nazwy klubu i rozszerzenie działalności na teren nieakademicki, akceptując przedłożone przez Zarząd zasady projektu statutu Aeroklubu Warszawskiego.

Zważywszy, że Aeroklub Warszawski ma być spadkobiercą wszystkich idei i celów Aeroklubu Akademickiego, jako też jego dotychczasowego dorobku moralnego i materjalnego, walne zgromadzenie uważa, że:

1) w nazwie powinna być zachowana łączność z dotychczasową organizacją przez dodanie słów: „dawniej Aeroklub Akademicki w Warszawie",

2) należy utrzymać dotychczasowy kontakt z Aeroklubami Akademickiemi oraz z Rzecząpospolitą Akademicką,

3) Akademików nie powinno obowiązywać kandydowanie".

Pozatem wysunięto szereg poprawek do statutu, których opracowanie powierzono komisji w następującym składzie: prof. T. Pruszkowski, ppor. M. Pronaszko, J. Wroczyński, S. Knappe oraz delegat Zarządu.

Zebraniu przewodniczył prof. T. Pruszkowski, w asyście pp.: por. Nieznańskiego i J. Wroczyńskiego. Sekretarzowała p. H. Jabłońska.

Loty w październiku. W październiku r. b. samoloty klubu wykonały 389 lotów w czasie 87 godz. 07 min.; samoloty członków wylatały godzin 23 minut 59 w 33 lotach. Korzystało z systematycznego treningu pilotów 26.

Walne zebranie łączących się klubów. W dniu 30 listopada b. r., t. j. w niedzielę, o godz. 11-ej, w lokalu L. O. P. P., Chmielna 27 m. 7, odbędzie się wspólne ogólne zgromadzenie członków A. A. W. i S. K. L., na którem ma być przyjęty projekt statutu Aeroklubu Warszawskiego, mającego powstać po likwidacji A. A. W. i S. K. L., oraz dokonany wybór tymczasowych władz powstającego klubu.

Za Zarząd:
(—) H. Orgelbrandówna
Sekretarka

Dn. 21.XI.30.

AEROKLUB AKADEMICKI
WE LWOWIE
POLITECHNIKA
X X X X

Udział A. A. L. w III-im Krajowym Konkursie Awionetek. W III-im K. K. A. wziął udział A. A. L., posyłając awionetkę typu RWD—4, pilotowaną przez inż. Szczepana Grzeszczyka z obserwatorem K. Chorzewskim. Mimo niemożności intensywnego treningu przed konkursem, inż. Grzeszczyk uzyskał drugie miejsce w I-ej grupie, zdobywając II-gą nagrodę regulaminową L. O. P. P. w wysokości 4.000 zł. dla A. A. L., oraz 10 nagród raidowych.

Loty. W październiku otrzymano z parku 6 p. lot. Hanriota XIV, przyznanego Klubowi na rok bieżący. W miesiącu październiku wykonano na maszynach klubowych (poza III K.K.A.) 235 lotów w czasie 43 godzin 54 min.

Szkoła szybowcowa. W dniu 6 października rozpoczęto intensywne przedszkolenie uczestników kursu szybowcowego na lotnisku za samochodem, celem przygotowania ich do wyprawy szybowcowej. Uczniowie i kandydaci do szkoły szybowcowej, w liczbie 20, odbyli 212 ślizgań na szybowcu szkolnym CW 3, ciągnionym przez samochód posuwający się z szybkością 40—50 km/godz. Przedszkalanie zakończono w dniu 19 października z powodu wysłania szybowca do Bezmiechowej.

Dnia 19 października inż. Grzeszczyk odbył dwa próbne wzloty na dwuosobowym szybowcu rekordowym CW 4, podczas których szybowiec wykazał spodziewane zalety.

Wyprawa szybowcowa. Dnia 25 października rozpoczęła się IV Wyprawa Szybowcowa w Bezmiechowej. Dotychczas w Bezmiechowej odbywały się loty treningowe na CW 2, a inż. Grzeszczyk pobił na szybowcu CW 4 swój zeszłoroczny rekord, osiągając czas 2 godz. 30 min., 15 sek. Tabor wyprawy składa się z 4-ch szybowców CW3, jednego CW2 i jednego CW4. W najbliższym czasie zostanie ukończony jeszcze jeden szybowiec CW2 i dosłany do Bezmiechowej.

Zainteresowanie wyprawą szybowcową jest b. wielkie, do Bezmiechowej przyjechało wielu członków A. A. L. oraz reprezentanci innych klubów; również odwiedzają wyprawę liczni goście.

Życie towarzyskie. Dnia 11 października odbyła się w lokalu Klubu herbatka towarzyska ciesząca się, jak zwykle, liczną frekwencją członków Klubu i zaproszonych gości.

Sekretarka Sekcji Prop.-prasowej
(—) M. Younga.

Lwów, 7.XI.1930 r.

KLUB LOTNICZY
PODLASKIEJ WYTWÓRNI SAMOLOTÓW
BIAŁA PODLASKA • P • W • S •

Sprawozdanie z działalności za miesiąc październik 1930 r. Pilot kol. Stefaniuk otrzymał zezwolenie na szkolenie. Dzięki temu nie potrzebujemy latać jako pasażerowie, lecz jako uczniowie-piloci. To też, mimo rzadko zdarzających się dogodnych warunków atmosferycznych i zaledwie jednej czynnej maszyny, wykonano 70 lotów szkolnych i treningowych w czasie 7 godz. i 5 min., przyczem szkoliło się 4 członków, oraz trenowało 2 pilotów.

Dnia 18.X.30. wygłosił kierownik Szkoły, kol. inż. Szyller, referat p. t. Szkoła Pilotażu.

Pozatem, w październiku odbyły się 2 zwyczajne i 2 nadzwyczajne zebrania zarządu, oraz jedno walne zebranie członków w związku z zatwierdzeniem poprawek statutu.

Ostatnio Klub liczy 2 członków wspierających, 13 sympatyków i 63 członków czynnych, czyli razem 78 osób.

Ażeby uzupełnić brak taboru, Klub wytęża wszystkie siły, żeby przyśpieszyć naprawę rozbitej w czasie III K. K. A. maszyny PWS-50, przy której w październiku ochoczo pracowało 14 członków przez 71 godzin i 45 minut. Również przyśpieszono pracę przy nowej awionetce klubowej TW 12.

Referent prasowy (—) *A. Wałach.*

Biała, 19.XI.1930.

BIULETYNY STOWARZYSZEŃ LOTNICZYCH

KOŁO LOTNICZE SŁUCHACZÓW PAŃSTWOWEJ SZKOŁY TECHN. LOTNICZEJ I SAMOCHODOWEJ

Zmiana zarządu. Na skutek objęcia prezesury Stowarzyszenia „Bratniej Pomocy" przez prezesa naszego Koła, kol. Żółkowskiego, zostało zwołane w dniu 12 listopada Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie, celem obrania nowych władz.

Nowy zarząd został obrany w następującym składzie: prezes — J. Jakubowski, sekretarz — J. Szewczyk, skarbnik — Fr. Curyło.

Działalność. Przedsięwzięto pierwsze kroki, celem wydania skryptów z mechaniki lotniczej, budowy płatowców i silników lotniczych. Równocześnie będą prowadzone prace szybowcowe. W dniu 25 listopada zostanie ogłoszony konkurs na projekt szybowca. Według kalkulacji zarządu, szybowiec będzie wykonany na 1-go kwietnia 1931 r. w warsztatach szkolnych pod kierownictwem p. instruktora Jakubiaka.

Dn. 17.XI.1930.

Prezes (—) J. Jakubowski
Sekretarz (—) J. Szewczyk

KOMITET POWIATOWY L. O. P. P. W SŁONIMIE

Z budzącem się nowem życiem w r. 1926 powstał Komitet Powiatowy L. O. P. P. w Słonimie, licząc w pierwszym roku istnienia zaledwie 250 członków. Destrukcyjna robota płatnych agitatorów ze Wschodu szkodziła idei L. O. P. P. rozpowszechnianej na wsi białoruskiej. Krążyły wersje i mniemania, że zbierane grosze na L. O. P. P. idą na jakieś bliżej nieokreślone cele militarne. Wiele trudu i ofiarności Komitetu Powiatowego, kosztowało odwrócenie uwagi społeczeństwa od dzikich i szalonych podszeptów agitatorów i systematyczne oświetlanie faktycznego znaczenia L.O.P.P. i jej zadań w Państwie. W roku 1927 jest już 320, a w 1928—450 członków czynnych w 11 kołach. Dobrze zorganizowana w r. 1929 czołówka propagandowa Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Nowogródku zdobyła na naszym terenie wielu sympatyków i Komitet Pow. przekonał się, iż nic tak nie zdoła fortunnie propagować L. O. P. P. wśród wsi, jak coś w rodzaju wędrownego kina z dobrym obrazem z dziedziny lotnictwa i obrony przeciwgazowej. Życzylibyśmy sobie i w r. bieżącym podobnego objazdu powiatu. Dzięki szczególnemu poparciu b. starosty słonimskiego, p. Władysława Hempla, b. prezesa Zarządu Komitetu oraz ofiarności wiceprezesa płk. Lucjana Turkowskiego, L. O. P. P. wszczepiła się mocno w życie społeczne tut. ludności. W gminach, a nawet po wsiach powstały czynne Koła, a mianowicie:

1) Bytoń,
2) Dereczyń,
3) Derewna,
4) Kozłowszczyzna,
5) Dziewiętkowicze,
6) Milewicze,
7) Kostrowicze,
8) Albertyn (gm. Szydłowice),
9) Hołynka (gm. Starawieś),
10) Ożginowicze (gm. Czemery),
11) Żyrowice.

Koła szkolne:

1) Seminarjum Państw. Męskie,
2) Seminarjum Państwowe,
3) Szkoła Powszechna Nr. 1,
4) Szkoła Powszechna Nr. 2,
5) Szkoła Powszechna w Albertynie.

Ta ostatnia prowadzi modelarnię, w której młodzież wykonuje, z materjału łaskawie ofiarowanego z fabryki hr. Pusłowskiego w Albertynie, piękne modele aeroplaników i ich składowe części. W roku bieżącym Komitet Powiatowy delegował specjalnego przedstawiciela na powiat, który zorganizował 7 kół, resztę zaś zorganizował i pobudził do żywszej działalności tenże delegat i wygłosił szereg odczytów na temat obrony przeciwgazowej, których wysłuchało około 100 osób.

Liczba członków w r. 1930 wzrosła do 1500 osób. Jest to kolosalny skok w stosunku do roku ubiegłego, w którym liczba członków dochodziła do 900. W roku 1929 Komitet Pow. L. O. P. P. w Słonimie delegował na kursa przeciwgazowe dla instruktorów w Baranowiczach dwóch kandydatów. Pozatem w r. 1929 odbyły się takież kursa w Słonimie przy pomocy Komitetu oraz miejscowych władz wojskowych. Ukończyło kurs z wynikiem dodatnim 14 osób z pośród organizacji P. W. i Zw. Strzeleckiego oraz Straży Pożarnej. W bieżącym roku Komitet przystąpił na wiosnę do urządzenia drogi na lotnisko w Derewiniczycach tut. powiatu, która to droga we wrześniu b. r. została całkowicie ukończoną. Jednocześnie z tą pracą wykonywano roboty na lotnisku, które w części zostało ukończone.

Akcja w VI i VII Tygodniach Lotniczych dała wyniki dodatnie dzięki wybitnemu poparciu wojska, szczególnie D-cy 79 p. p. płk. Turkowskiego i D-cy 5 p. l. w Lidzie płk. Iwaszkiewicza, który udzielił samolotów dla propagandy L. O. P. P. oraz tut. społeczeństwa, które, zorganizowane w Komitecie Obywatelskim, zebrało znaczne ofiary na rzecz L. O. P. P. Komitet Powiatowy w r. 1930 uzyskał ostatecznie teren lotniskowy, obejmujący około 54 ha ziemi w miejscowości Derewienczyce, oddalonej od Słonima o 5½ klm. Z lotniska powyższego niejednokrotnie korzystali lotnicy 5 p. l. w Lidzie. We wrześniu r. b. wykończono lotnisko na obszarze 10 ha tak, że śmiało samoloty wielkiego typu mogą lądować i startować.

Zarząd obecny Komitetu Pow. L. O. P. P., wskutek wyjazdu b. starosty p. Władysława Hempla oraz czasowego ustąpienia z powodu choroby p. Bondara, skarbnika i sekretarza w jednej osobie, składa się z następujących osób: Starosta Edmund Koślacz — prezes, płk. Marjan Turkowski — wiceprezes, Henryk Markowicz — skarbnik i sekretarz, insp. szkolny Adolf Sarnecki, insp. P. Z. U. W. Czesław Jastrzębski, wice-burmistrz Mojżesz Zabłocki, i Aleksander Iwanow — członkowie.

Drukarnia Techniczna Sp. Akc., Warszawa, ul. Czackiego 3/5.